

REVISTA DE MARINA

La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo

Una Alhaja con historia

El Callao ante los corsarios de Brown

Año 99, Nº 1 - 2006

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *Defensa nacional: bien público*
C. de N. Fernando Palomino Milla

13 *Irán: ¿Un socio no deseado en el exclusivo club nuclear?*
Hector López Aréstegui

19 *Discurso del Comandante General de La Marina de Guerra del Perú en la XXII Conferencia Naval Interamericana 2006*
Almirante Jorge Ampuero Trabucco

26 *Discurso del Jefe de Estado Mayor General de la Armada Argentina en la XXII Conferencia Naval Interamericana 2006*
Almirante Jorge Omar Gadoy

31 *La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo*
C. de F. Anibal Cueva López

57 *Operativo Chavín de Huantar*
C. de F. Sergio Giampietri Ramos

71 *Una Alhaja con historia*
Hernán Martín Gálvez Martínez

76 *La expansión de Portugal y la dinastía Avis (Siglos XV-XVI)*
Hilda Elías de Zevallos

88 *El Callao ante los corsarios de Brown*
Luis Fernando Furlan

105 *La noble misión patriótica de la Marina de Guerra del Perú en la formación constante de todo el Personal Naval en valores éticos*
Guillermo Oviedo Gambetta

113 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figeroa López

118 *Actualidad Naval Mundial*
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de F. John Rodríguez Asti

127 *Comentarios de Libros y Revistas*
Hector López Aréstegui



B.A.P. *Mollendo* arribando al puerto del Callao.

REVISTA DE MARINA

Año 99, N° 1 - 2006

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

tEditada 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: 614-2900 anexos: 2338 - 2342 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 Pablo Camogliano Pazos, Subdirector: C. de N. Francisco Yábar Acuña, Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Tte. 1° Giovanna Betancourt Sanguineti, Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Edilberto Saavedra Alemán, Impresión: Corporación Gráfica Noceda S.A.C.

EDITORIAL

Cruceros de instrucción al extranjero: cuando lo académico se une con lo cultural y comercial

Como ya es tradicional en nuestra Institución, el 02 de enero del presente año zarpó del Callao el BAP *Mollendo*, que debía cumplir el Crucero de Instrucción al Extranjero (CRUEX - 06), visitando los puertos de San Diego y Honolulu (EE.UU), Jin Hae (Corea del Sur), Shanghai (China), Hong Kong (China) y Papetee (Polinesia Francesa). Una de las notas más saltantes de este viaje es que, después de 30 años, se retorna nuevamente al continente asiático, complementando así las relaciones comerciales y culturales, cada vez más frecuentes e intensas, con países como China y Corea del Sur que están insertos en el Foro de Cooperación Económica Asia - Pacifico (APEC), al que también pertenece el Perú.

A bordo del BAP *Mollendo*, cuyo viaje duró tres meses, viajaron Cadetes de Cuarto y Segundo Año de la Escuela Naval. Obviamente este viaje de instrucción ha reforzado conocimientos, multiplicado experiencias y profundizado vocaciones. Junto a ellos, en calidad de invitados, viajaron cadetes de la Escuela Militar de Chorrillos, la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea, Escuela Nacional de Marina Mercante *Miguel Grau*, Escuela Naval Militar de Bolivia y una delegación de alumnos de la Escuela Diplomática del Perú.

Nuevamente este Crucero de Instrucción ha servido también para llevar a diversos países una muestra selecta y palpitante de la imagen de nuestro país en sus más variados aspectos: histórico, turístico, artístico, comercial, etc. Para esta tarea se contó con la valiosa ayuda y coordinación de diversas entidades nacionales, tanto públicas como privadas, tales como PROMPYME, PROMPERU, PROMPEX, el Instituto Nacional de Cultura, la Cámara de Comercio de Lima y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Se montó en el buque una interesante exposición que, como repetimos, pudo brindar a numerosos visitantes, en cada puerto extranjero, una imagen certera de nuestro país en sus más variadas facetas. Ya podemos decir, con justificada satisfacción, que cada uno de los Cruceros de Instrucción al Extranjero es, al mismo tiempo, una exposición flotante que lleva a las más variadas y lejanas regiones el nombre, la tradición, el presente y la visión de futuro del Perú.

El itinerario previsto se cumplió puntualmente, llevándose a cabo las visitas y ceremonias protocolares que tienen lugar en estos casos, donde se pudo apreciar diversas muestras de simpatía y cordialidad para con esta verdadera embajada flotante del Perú, que fueron correspondidas de la misma forma.

No puede ser más satisfactorio el saldo de este Crucero de Instrucción, en su aspecto fundamental, académico - profesional, y como "embajador" de nuestra patria. Luego de tres meses, el 02 de abril, el BAP *Mollendo* retornó al Callao trayendo a los 198 cadetes navales y al personal invitado. No solo se podía apreciar la satisfacción del deber cumplido entre los participantes del Crucero, sino el orgullo y alegría de familiares y amigos de quienes habían estado 90 días ausentes de la patria.

Tan plausibles resultados de los Cruceros de Instrucción al Extranjero, nos hacen pensar, nuevamente, en lo necesario e importante que sería contar con un Buque Escuela. No sólo cumpliría importantes servicios en la instrucción naval de nuestros cadetes, sino que, con mejores elementos, se podría montar exposiciones muy variadas, culturales - económicas del Perú, cuyos resultados, sin lugar a dudas, serían muy gratificantes. Hay, pues, valiosas razones para adquirir un buque - escuela que sería, al mismo tiempo, un utilísimo elemento para ejercicios navales y un hermoso y útil símbolo del Perú en un mundo cada vez más globalizado.

El Director

DEFENSA NACIONAL: BIEN PÚBLICO

C. de N.
Fernando Palomino Milla

Introducción

La defensa nacional constituye *per se* una función a ser desarrollada exclusivamente por el propio Estado, de tal forma que le permita garantizar su seguridad externa contra amenazas definidas. En términos estrictamente económicos, se encuentra en la categoría de un bien público al igual que otros como son la educación y salud. En consecuencia, la producción de este bien público estará en relación directa a una función demanda y a una función oferta por este bien.

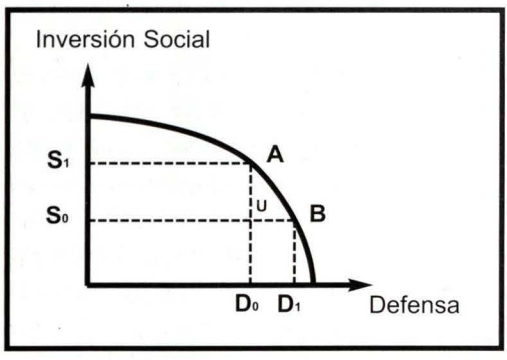
El Estado es el único ofertante o proveedor del bien público defensa en forma permanente. Este principio nos plantea la siguiente reflexión, que al final resulta ser la esencia del debate político y académico ¿cuáles son los niveles mínimos de seguridad requeridos por el Estado en su conjunto que coadyuve al logro de las metas de crecimiento y desarrollo?, es decir ¿qué volumen o "tamaño" de seguridad externa como interna el Estado considera conveniente adoptar? Y como política pública, el presupuesto de defensa representa decisiones de carácter político cuya magnitud, estará definida necesariamente en función de la escala de prioridades de gasto público que los gobiernos consideren conveniente asignar, concurrente con cada realidad específica, contrastado con otros gastos públicos[1].

Es así que se presenta recurrentemente la paradoja "cañones o mantequilla", en términos de costo-oportunidad. El *trade-off* entre los bienes públicos y el bien defensa siempre estará presente. El análisis maximalista dice que los recursos destinados a la defensa no estarán disponibles para otros fines, en especial para financiar programas sociales. Según este análisis una reducción de los gastos de defensa, permitirá una redistribución del ingreso nacional priorizando gastos en materia social. Para graficar mejor

1. Esto último por lo menos en teoría. El llamado Consenso de Washington, a través del Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional condicionan el nivel del presupuesto público priorizando el pago de servicio de la deuda externa y el gasto social.

esta situación, en la siguiente figura, por simplicidad, se considera un país que produce dos (2) tipos de bienes públicos financiados con los ingresos fiscales; por un lado, bienes asociados a la inversión social y del otro, los correspondientes a la defensa.

Fuente: Fernando Palomino Milla "Gastos de Defensa: una propuesta de homologación en la región". Universidad del Salvador, 2005.



Fuente: Fernando Palomino Milla "Gastos de Defensa: una propuesta de homologación en la región". Universidad del Salvador, 2005.

Un incremento del gasto de defensa, desde un nivel D0 a D1, involucra una reducción de los gastos en materia de Inversión Social, desde S1 a S0. De otro lado, una reducción del gasto de defensa, como consecuencia de la implementación de políticas de desarme de facto unilateral o multilateral, desde niveles de gasto D1 a D0 permitiría liberar recursos para financiar una mayor inversión social doméstica, elevando los niveles desde S0 a S1[2].

Movimientos de B a A en la figura anterior, a lo largo de la frontera de producción de bienes públicos, refleja un cambio en la función de preferencia de la sociedad. Sin embargo, el movimiento real desde un estadio B a A no es automático y pasará necesariamente vía U. Esta situación se encuentra asociada al desempleo, dicho en otros términos, a una reducción progresiva del número de efectivos de las Fuerzas Armadas, en especial del personal de tropa, sin perjuicio de la reducción presupuestal para atender los gastos derivados de la preparación, entrenamiento, mantenimiento y renovación de los activos y plataformas de las Fuerzas Armadas.

En sociedades donde no se encuentra arraigada una *"cultura de defensa"*, a partir del fin de la Guerra Fría y de la superación de los conflictos clásicos entre Estados, existen posiciones radicales en el sentido que estos son innecesarios. En mayor o menor grado el debate público se centra en que los gastos en defensa no son prioritarios, en razón del cada vez creciente déficit de demandas sociales insatisfechas en contraposición a una reducción de las amenazas externas que eventualmente podrían afectar la soberanía nacional. Tibiletti[3], expone que

2. En algunos casos reducciones de los presupuestos de defensa no han estado asociadas a políticas de desarme unilateral sino más bien a la implementación de políticas de redistribución del ingreso, debido a presiones sociales sumada a la necesidad de proveer infraestructura y servicios básicos como parte de la oferta electoral contenidas en los planes de gobierno.
3. Tibiletti, Luis Eduardo, *La conducción política de los asuntos de defensa y el presupuesto de las FFAA en La Gestión de la Seguridad en tiempos de transición militar.* IDEPE, Lima, 2002.

este déficit de cultura de defensa en los países latinoamericanos traducida en una falta de propuestas objetivas al igual que los programas de salud o educación, se refleja en los planes de gobierno de los partidos políticos aspirantes al gobierno. Es común la falta de propuestas integrales en materia de la política de defensa, y en esta línea de análisis, propuestas efectivas comparables con otros sectores en los que sí se desarrolla una metodología y análisis multidisciplinario, especialmente en la temática económica[4].

Por lo general, las propuestas referidas a la defensa nacional en el hemisferio, se recogen de acuerdo a coyunturas específicas, entre otros, a procesos políticos de inclusión de las Fuerzas Armadas en materia de democratización, relaciones cívico-militares y de *"reforma militar"*, en esto último, por lo general, sin recursos presupuestales que las sustenten.

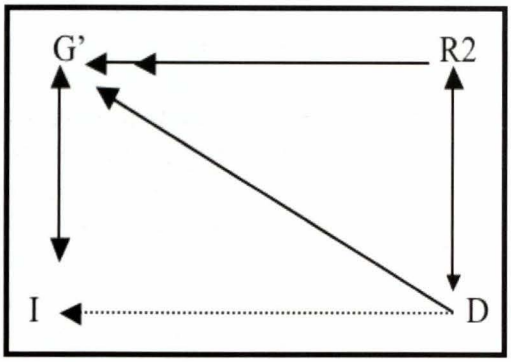
¿Cómo entender el gasto de defensa? En la práctica representa el costo de una póliza de seguros, que deba ser renovada anualmente por los Estados, con el objeto de protegerlos contra las amenazas y riesgos presentes y futuros en el ámbito externo, dentro de un contexto global políticamente inestable y en especial impredecible. Esta póliza de seguros, no podría ser adoptada contra todo riesgo, en razón de lo oneroso que ello representaría en las economías y en especial, en los países emergentes. No hay país en el globo, por más recursos que concentre, que pueda inmunizarse permanentemente frente a las amenazas que afecten en mayor o en menor grado su seguridad, en especial, contra aquellas llamadas "nuevas amenazas".

Esto nos plantea un escenario de convivencia frente a algún grado de amenazas o con determinadas vulnerabilidades, bajo un riesgo calculado. Este grado de convivencia obliga a los Estados a establecer cursos de acción de acuerdo a cada situación coyuntural. El hecho es, a partir de un aceptable grado de predictibilidad, la minimización de las amenazas en el ámbito externo y el cohabitar con ellas a partir de la tenencia de unas Fuerzas Armadas que permitan una razonable disuasión estratégica. Sin embargo, en la región, por lo general, se proyectaron presupuestos de defensa bajo criterios no necesariamente técnicos, e inclusive en algunos casos, por debajo del punto de equilibrio presupuestal, como en el caso peruano. Estos criterios regresivos de asignación de recursos o *downsizing* se encuentra ligados íntimamente a políticas de reducción gradual de los niveles de presupuesto de la defensa, que luego son materia de exhibición como un importante logro en materia fiscal.

4. En Latinoamérica cada vez que se avecinan procesos electorales, se proponen propuestas de reducción de gastos de defensa como parte del gasto corriente o reducciones en adquisiciones de plataformas o activos militares como parte de un "downsizing" de la "política de defensa" contenidas en los planes de gobierno.

El gasto de defensa y los otros gastos públicos

Para un análisis comparativo se parte del debate en que los gastos de defensa de un país, representados por la variable (D), impactan sobre el nivel de crecimiento económico de la actividad no de defensa (G'). Por tanto el patrón de relaciones podrá ser hipotizado en la relación de causalidad que se muestra a continuación:



Se hipotiza la influencia recíproca entre G' e Inversión Social (I). Asimismo, se presenta una mutua condicionalidad en el nivel de relaciones bilaterales entre países, denominado (R2), con los Gastos de Defensa (D), encontrándose reflejadas en la correlación positiva de estas variables. El modelo refleja una positiva pero débil influencia de D sobre I. El nivel de D a su vez influye indirectamente sobre R2 e I. Relaciona además el efecto positivo de D sobre G', es decir, el impacto del incremento o reducción de los Gastos de Defensa sobre el financiamiento de otras políticas públicas. *Ceteris paribus*, considerando un presupuesto nacional constante, a mayor gasto de defensa (D) menor financiamiento de otras políticas públicas (G') y por consiguiente, a menor D un mayor G'.

La rentabilidad social de la defensa permite obtener beneficios en términos de paz para la sociedad, ofreciendo un clima favorable, promueve una mejor gobernabilidad en la región sobretodo en sociedades en proceso de consolidación democrática, otorgando una mejor oportunidad para atraer las inversiones domésticas como extranjeras, proporcionando de esta forma las bases fundamentales sobre la cual se construyen economías de mercado mas sanas tanto para el sector público como privado, esto último reflejado, por lo general, en la mejora de la clasificación del riesgo-país por parte de las banca de inversión.

El axioma de que en economía todos los recursos son escasos, se evidencia aún mas en la materialización de producir el bien público defensa, en especial, debido al grado de impredictibilidad de las amenazas que recurrentemente todos los países, tarde o temprano, deban enfrentar. En el escenario del 11 de setiembre 2001 si bien es cierto estuvo representado por una amenaza terrorista, su grado de predictibilidad era muy bajo o quizá nulo. Enfrentar esta nueva amenaza significó a los EE.UU. repriorizar su política de

5. En el caso de EE.UU., las pérdidas inmediatas del 11S, estimadas por la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo, ascendieron a $27.2 billones, equivalente al 0.25% del PBI. Fuente: Johnston, Barry y Nedelescu, Oana. *The Impacts of Terrorism on Financial Markets.* IMF Working Paper, Fondo Monetario Internacional. Marzo 2005.

seguridad[5]. A partir de un reconocimiento de sus nuevas amenazas, los EEUU incrementaron sustancialmente los gastos de defensa lo cual significó la apertura de operaciones militares en Afganistán e Irak, respectivamente[6].

Las asignaciones presupuestales para cada ejercicio anual, en los países desarrollados y últimamente en los emergentes, son materia de un amplio debate en términos de costo-oportunidad, en los respectivos Congresos Nacionales, en especial durante los períodos de pre formulación presupuestal y en los debates anuales de las respectivas Leyes de Presupuestos. Como sabemos esta necesaria preparación que requieren las Fuerzas Armadas ante amenazas que eventualmente incidan sobre los países, en especial ante escenarios impredecibles, hacen necesarias o por lo menos permiten las recurrentes comparaciones en términos de gasto no productivo[7], como erróneamente se califica a los gastos de defensa comparativamente con aquellos gastos e inversiones de carácter social. Así en el escenario planteado, ante coyunturas en las cuales los Estados cuentan con presupuestos deficitarios, por lo general la norma, con una fuerte presión social para incrementar el gasto público no financiero, como consecuencia de la priorización de demandas sociales insatisfechas, aquellos gastos derivados de la defensa nacional reciben una prioridad de gasto no prioritario, en razón de la esencia propia del concepto de "gastos no productivos". El reto pues, de calificar el gasto de defensa, a pesar de su limitado nivel de percepción por parte de la sociedad, como un gasto de inversión de carácter social[8].

El bien público defensa

Un bien o servicio público es aquel que se encuentra a disposición de la sociedad y que su uso no es exclusivo. A diferencia de los bienes y servicios que son producidos y puestos a la venta dentro de una economía de libre mercado, los bienes públicos son de propiedad del Estado, y por lo tanto, deben ser administrados por éste.

La defensa es un bien público o colectivo al igual que la educación o la salud, traducido en términos económicos, es la resultante de la interacción de las funciones clásicas de la demanda y oferta para la determinación de una cantidad de

6. Diversas fuentes estiman que los gastos de defensa de EE.UU. se incrementaron, en términos reales, en más del 23% a partir del 11 S, sin incluir la megacifra del costo de las guerras en Afganistán e Irak que bordea, a inicios del 2005, los 250 billones ($ 250 mil millones de dólares!). A este ritmo el presupuesto de defensa de EE.UU. en el mediano plazo, se acercará a un trillón de dólares.
7. Es familiar escuchar con cierta frecuencia, ante escenarios de problemas fiscales, sugerir la reducción de gastos no productivos, empezando por los presupuestos asignados a la defensa nacional, tomando como base las formulas del Consenso de Washington, traducido en las Cartas de Intenciones del Fondo Monetario Internacional, "disciplina fiscal a costa de reducciones progresivas del gasto estatal".
8. Los gastos de defensa, así como aquellos destinados a la seguridad interna, deben ser vistos desde una óptica de inversión social de carácter no productivo. Sabemos que el reto de internalizar esto último no es nada fácil pero es imprescindible difundir este concepto.

equilibrio ideal. En este caso debemos empezar nuestro análisis aceptando que el costo marginal que un usuario adicional del mismo le impone a la sociedad es, efectivamente, igual a cero. En términos económicos un bien público es inmensurable e intangible, es decir, un servicio de seguridad externa para el resguardo de la soberanía nacional, e implícitamente referido al orden interno, en términos de regímenes de excepción. Desde una percepción eminentemente social, entendemos a un "bien público" a aquel cuyo consumo por parte de un agente económico no disminuye, real o potencialmente, la cantidad disponible para otro.

Este bien público naturalmente estará sujeto a una ponderación costo-beneficio, que la sociedad en su conjunto anhela para su desarrollo, bajo unas condiciones mínimas de seguridad. Por tanto, la defensa nacional corresponde a una función eminentemente de carácter social, como es el caso de la salud pública, educación y seguridad ciudadana, que el Estado debe suministrar y financiar dentro de un esquema estrictamente monopólico[9] a efectos de garantizar a la sociedad de una paz sostenible como condición *sine qua non* que siente las bases de su propio desarrollo.

La defensa como bien público, y como una de las funciones primordiales del Estado cuya esencia no puede ser externalizada, tiene un principal objetivo que es brindar capacidad de disuasión ante las amenazas a su seguridad, en este sentido, a diferencia de la actividad privada, la defensa nacional no puede ser definida por el mercado, mediante el concurso de transacciones entre consumidores y productores individuales, bajo un esquema de competencia perfecta. Es imposible pensar en un estado de derecho, que el bien público defensa sea proporcionado por un ejército privado o terciarizado así como pensar en un eventual tratamiento concesional ni en imaginarios escenarios privatizadores. Desde la óptica costo-beneficio, la categorización de los gastos de defensa para la producción de un bien público, nos permitiría comprender e internalizar a estos gastos como "Inversión en Defensa", es decir, una inversión intangible e inmensurable que coadyuve al esfuerzo nacional, entre otros, a la creación de condiciones mínimas de seguridad para atraer y obtener mayores inversiones e incrementar las tasas de crecimiento, lo cual corresponde en sí a su mayor valor agregado.

Marco Antonio Fuertes[10], nos presenta la definición de Ignacio Cosido Gutiérrez: *"La defensa.....se viene considerando como un bien público puro o polar, en el sentido de que se sitúa en el polo opuesto de un bien privado. Un bien puro o polar presenta por tanto características perfectas de no rivalidad, no divisibilidad y no exclusividad"*. En el mismo ensayo se presenta la definición

9. En el entendido que el Estado es el único proveedor de este "bien" en materia de seguridad.
10. Fuertes Chávez, Marco Antonio. *Pensamiento Único Económico y Bien Público Defensa*. IDEPE, Lima, 2004. <http.www.idepe.org,html>.

de Clauss Offe quien toma como ejemplo la defensa nacional para explicar la naturaleza de los Bienes Públicos: *"Ejemplo de manual para un bien público. Incluso aquí la inclusividad no es algo inherente a un aparato defensivo, sino a la perspectiva bajo la cual es concebido por los agentes de la sociedad. Lo público en ella depende por completo de la confianza de la sociedad en la naturaleza no explotadora y no redistributiva del bien y sus funciones. A fin de que un bien sea un bien público ha de haber una colectividad cuyos miembros se refieren a sí mismos como un nosotros. Faltando semejante colectividad que en el caso de la defensa se conceptualiza normalmente como una nación o bloque de naciones, no habrá un referente para el cual el bien es un bien público".*

Estas definiciones otorgan adicionalmente, saltando la valla de la definición exclusivamente económica, un carácter social al bien público Defensa, cuyos beneficios se conceptualizan de manera "colectiva" más que una mera percepción individual. Esto último teniendo en cuenta el carácter de derecho social de este bien. Para aclarar este concepto, si una cantidad de 100,000 inmigrantes llegara a un país de la región, para un nivel de presupuesto de defensa dado, el costo de suministrar el bien público defensa para el país como un todo, incluyendo a estos inmigrantes, no sufrirá ninguna modificación. En concreto, el usufructo de este bien público beneficia a toda la población de un país, sin restricción o distinción alguna, evidenciándose que la externalidad del bien público defensa, surge en el momento en que los costos sociales marginales provenientes de compartir una unidad adicional de consumo de dicho bien son iguales a cero y sin embargo, se cobra un precio mayor que cero. Bajo esta situación, se estaría afectando el criterio o teoría de maximización del bienestar según la cual los beneficios marginales sociales deben ser iguales a los costos marginales sociales.

Otra manera de considerar este aspecto es observando un sistema de competencia perfecta donde existe una igualdad entre la tasa marginal de transformación del bien "x" en el bien "y", por un lado, y las tasas marginales de transformación del bien "x" en el bien "y" entre digamos los consumidores (A) y (B), por el otro. Por lo tanto, en un escenario de análisis de bienes públicos, el consumo del bien público defensa nacional que realice la persona (A) no restringe para nada el consumo que pueda realizar la persona (B). De esta forma, la tasa marginal de transformación debería ser igual a la suma de las dos tasas marginales de sustitución.

Es necesario precisar que con los bienes públicos sucede que los costos de transacción por lo general son tan altos que se torna difícil controlar la intensidad de las demandas del consumidor y cobrar por ellas. Nos vemos ante un escenario al que se conoce como el problema de aquella persona que recibe un beneficio sin pagar por él o comúnmente llamado *free-rider*. Sin embargo, surge la paradoja para el hipotético caso respecto al bien

defensa nacional. Sí a todos los individuos de una sociedad se les solicitara contribuir de una manera voluntaria, probablemente terminaríamos destinando cantidades marginales o infinitesimales menores de recursos a los requeridos por la defensa, sin lugar a dudas por debajo del punto de equilibrio. Lo que sucedería en este escenario es que cada individuo racional piensa que su contribución, por mas significativa que sea, constituye una parte insignificante de la cantidad necesaria para garantizar la defensa nacional, y que por consiguiente, no hará ninguna diferencia el que no realice ninguna contribución o que su contribución sea muy pequeña. En buena cuenta, desde esta lógica, no habría por que aportar recursos para la obtención del bien defensa nacional[11].

Por otro lado, debemos tener presente que la defensa nacional al ser un bien público cuyo tratamiento deviene en un "bien económico", utiliza recursos productivos no considerados dentro del consumo y la inversión de otras actividades del País. En concreto, la defensa nacional es un bien público que puede ser "consumido" de manera simultánea por todos los individuos o agentes económicos localizados en un espacio geográfico, es decir, en un país cualquiera, sin que por esto se disminuya el consumo de dicho bien por cualquier otra persona ubicada en el mismo espacio geográfico o país.

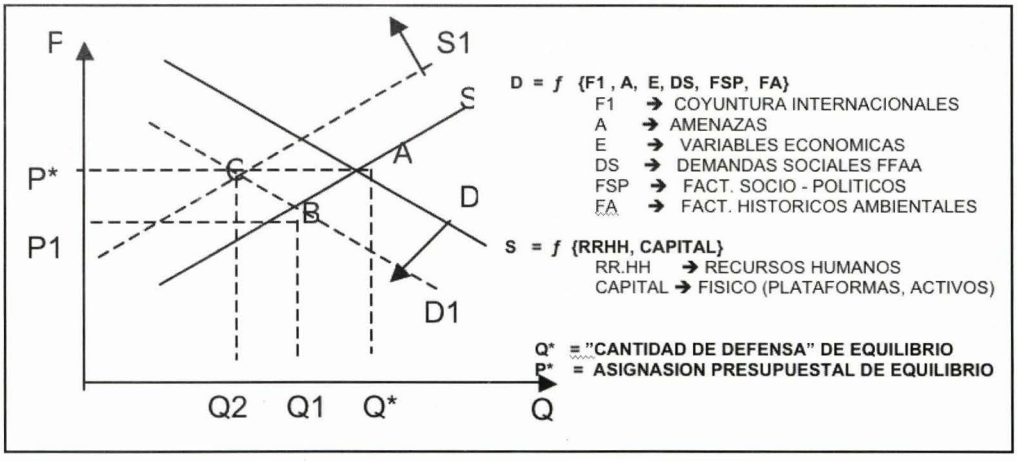
El bien público defensa es definido *ex ante* por cada país de acuerdo a sus propias expectativas en materia de defensa, siendo el Estado el ente responsable el que deberá asignar los recursos económicos vía presupuesto fiscal para la consecución de este bien público, como bien lo señalan la mayoría de Constituciones Políticas en la región. En su sentido más amplio, en términos económicos, la Defensa Nacional está constituida por variables exógenas y endógenas que conforman las funciones de "Demanda" y "Oferta" por el "bien público" Defensa, variables interactuantes las cuales permitirán determinar la "cantidad" (Q*) de equilibrio por este bien que requiera la sociedad de cada país, cantidad que estará definida por un nivel de asignación presupuestal por parte del tesoro público (P*), mediante Ley de Presupuesto, Ley de Endeudamiento Externo y otros recursos extra pliego, que permitan finalmente obtener, por lo menos en teoría, un nivel óptimo de defensa.

Demanda y oferta por el bien público defensa

Del modelo simplificado de la figura anterior, se observa una situación ideal de equilibrio respecto a la interacción de las funciones Demanda y Oferta por el bien

11. Dentro de la llamada "nueva arquitectura de seguridad hemisférica", la percepción de algunos grupos de la sociedad, radicales o maximalistas por cierto, es que al estar eventualmente cerradas las fronteras y que no existiría amenazas externas a la seguridad debido a un vigoroso "marco de seguridad internacional", se cuestionan ¿Para qué tener Fuerzas Armadas? ¿Por qué no propugnar una política unilateral o regional de minimizar o en otro extremo prescindir de Fuerzas Armadas así como minimizar los cuerpos de seguridad nacional similar al modelo de seguridad empleado por Costa Rica?

DEMANDA Y OFERTA POR EL BIEN PUBLICO DEFENSA



Fuente: "Economía de la defensa nacional: una aproximación al caso peruano": elaboración propia

defensa nacional para un País dado, en el cual la sociedad accede a una situación óptima o de equilibrio en términos de requerimientos de defensa (P*) y (Q*), es decir una cantidad del bien defensa, surgida del consenso social, que permita asignaciones presupuestales equilibradas. A manera de ejercicio se presenta desplazamientos de estas curvas de oferta y demanda por el bien defensa. En el caso específico de la Oferta del bien defensa (S), para cualquier país de la región, principalmente estará representada por los recursos humanos con que cuentan las Fuerzas Armadas y en especial, los bienes de capital ligados directamente a la defensa, en este caso se trata de la cantidad y calidad de las plataformas o activos de valor militar como son, entre otras, las aeronaves, buques, tanques, es decir, los bienes de capital que definen la capacidad operativa de las Fuerzas Armadas.

Respecto a los Recursos Humanos con que cuentan las Fuerzas Armadas, se trata de la más importante variable de la función oferta de la defensa. Esta variable, no sólo se expresa cuantitativamente sino que deberá medir la calidad del recurso representada en el grado de preparación y profesionalismo técnico en las operaciones militares y en especial, el contar con recursos humanos altamente motivados e identificados en todos los niveles jerárquicos de las Fuerzas Armadas. Para conseguir una mayor productividad del personal de las Fuerzas Armadas, resulta de vital importancia destinar asignaciones presupuestales que sustenten esto último. Por otro lado, la visión de contar con personal de tropa profesional, indudablemente requerirá implementar programas de capacitación de la tropa del Servicio Militar. Las características de obligatoriedad o no del Servicio Militar es una decisión soberana del Estado. Algunos países de

la región adoptan Sistemas Obligatorios, Voluntarios o una mezcla de ambos. Sin perjuicio del amplio debate en materia social y de derechos humanos sobre estos sistemas de servicio militar, la transición de un servicio militar obligatorio a uno voluntario y viceversa, representara un costo económico, sin perjuicio de los gastos de instrucción y entrenamiento, que deberá tenerse en consideración en la elaboración de los presupuestos de defensa durante el tiempo de su implementación[12]. La visión de contar con un "Ejército Profesional" es compartida por la mayoría de las Fuerzas Armadas de la región. Sin embargo, esta visión deberá ser extraída del consenso político y la participación de la sociedad.

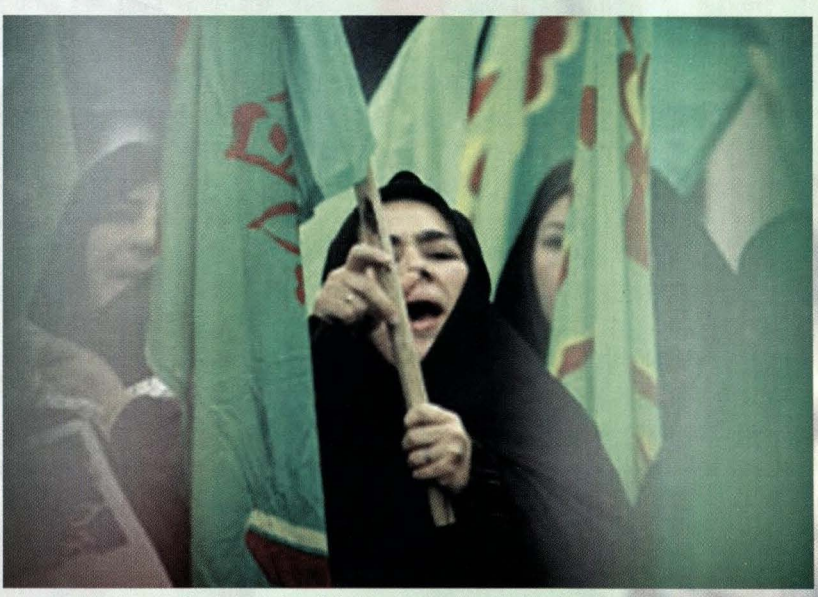
Conclusiones

- La política de defensa nacional es una política de Estado que en la práctica constituye una política pública de carácter permanente, destinada a garantizar su propia seguridad y desarrollo. Por tanto deberá ser analizada estrictamente de acuerdo al carácter multidimensional que ella implica, tanto en los campos militares y en especial, en aquellos no militares.
- El gobierno nacional deberá financiar los bienes públicos, es decir, los gastos sociales incluyendo los de defensa, dentro de un esquema de priorización y equilibrio del gasto en la frontera de producción de bienes sociales. Procesos de reducción del gasto de defensa y downzising de su capacidad operativa sin criterios técnicos, para efectuar una redistribución en beneficio de otros bienes públicos constituye una medida facilista y pone en riesgo la seguridad nacional.
- Los bienes y servicios públicos coadyuvan en la consecución de las metas de crecimiento económico y desarrollo. En consecuencia la defensa es un componente fundamental del desarrollo y el gasto de su financiamiento público debe ser considerado como inversión en seguridad nacional.

12. Los costos económicos de esta transición, por lo general, estuvieron ausentes del debate político o fueron tocados marginalmente, en especial en países que iniciaron procesos de reforma militar en los 90 e inicios de esta década. El tránsito desde un Servicio Militar Obligatorio a uno Voluntario ha conllevado en varios países de la región a una disminución progresiva del personal de tropa. La disminución del personal de tropa en un servicio voluntario no solo es patrimonio de la región. EE.UU. y algunos países de la OTAN, en especial España, a duras penas, a pesar de los incentivos ofrecidos, cubren las plazas proyectadas e inclusive permiten el ingreso de extranjeros con cargo a incentivos mayores relacionados a la regularización de su ciudadanía.

Irán: ¿un socio no deseado en el exclusivo club nuclear?

Héctor López Aréstegui



¿el derecho divino a un programa nuclear?

En agosto de 1974 el entonces sha de Irán, Mahommad Reza Pahlavi, firmó un decreto de singular importancia que afirmaba lo siguiente: "En el futuro se agotará el petróleo. Es una lástima que este noble producto se consuma para hacer trabajar nuestras fábricas e iluminar nuestros hogares (...) Así, prevemos producir, a partir de la puesta en funcionamiento de centrales nucleares, 23,000 megawatts de electricidad". Este decreto fue la partida de nacimiento del controvertido programa nuclear iraní, el cual acaba de ser reportado por los inspectores de la Agencia Internacional de la Energía Atómica (AIEA) ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el pasado 08 de marzo[1]. Así, pues, la República Islámica de Irán se encuentra en el banquillo de los acusados de la comunidad internacional por fomentar la proliferación de armas nucleares, y viola de este modo el compromiso que adquirió al ratificar el Tratado de No Proliferación Nuclear de 1970.

1 Nougayrede, Natalie. "L'Escalade nucléaire d'Iran". *Le Monde*. París. 07 de marzo del 2006.

La comunidad internacional, Irán y las armas nucleares

Según la Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, por armas nucleares se entiende: 1) armas atómicas cuya energía explosiva proviene de la desintegración en cadena de núcleos de uranio 235, plutonio 239 o uranio 233; 2) armas termonucleares o de hidrógeno; 3) armas atómicas de reacción nuclear compleja. Este armamento ha sido objeto de controversias en el ámbito militar, moral y ecológico, así como de sucesivas convenciones internacionales desde que, en el verano boreal de 1945, Estados Unidos hizo estallar dos artefactos atómicos sobre las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki, poniendo fin de esta manera a la Segunda Guerra Mundial. Así, desde entonces, la decisión de un estado de poseer este armamento ha sido siempre vinculada a grandes rivalidades políticas o a la búsqueda de prestigio dentro de una determinada región. Estados Unidos, la primera potencia nuclear, quiso impedir durante las primeras décadas de la guerra fría que otros países compartieran dicha arma, incluyendo a sus aliados el Reino Unido y Francia. Así, pues, la historia del arsenal nuclear francés es ilustrativa[2]. Documentos recientemente desclasificados han revelado que la CIA espió el programa nuclear galo desde el establecimiento del Comisariato Francés de la Energía Atómica, pues el gobierno norteamericano temía que los progresos que se hicieran cayeran en manos soviéticas, pues sospechaba que muchos de los científicos involucrados en ese programa eran comunistas o filocomunistas. Existía un temor similar en el caso del programa nuclear británico. Por ello, hasta la década del 60 del siglo pasado el gobierno norteamericano puso toda una serie de trabas para los progresos atómicos de sus aliados o, en su defecto, propuso subordinar sus arsenales no convencionales al alto mando de la OTAN, como sucedió efectivamente en el caso británico en 1963.

No cabe la menor duda de que Estados Unidos debió haber actuado de la misma manera cuando el sha Reza Pahlavi anunció el comienzo de las obras de la primera central nuclear iraní con apoyo galo. Era, por otra parte, una suerte de deslealtad de parte del Sha, pues Irán y los Estados Unidos tenían un convenio de cooperación sobre la materia desde 1957, dentro del programa "Átomos por la paz". Todo indica que el Sha también quería dotarse de un arsenal nuclear a fin de que su país pudiera enfrentar el reto de las dos potencias nucleares no declaradas de la región: Israel – que había construido su arsenal con apoyo británico y disponía de 13 cabezas nucleares en la época de la guerra de Yum Kippur – e India, que realizó su primer ensayo nuclear en 1974.

El programa nuclear iraní avanzó en forma lenta pero segura, durante los últimos años del gobierno del sha Pahlavi. Kenneth Pollack, un antiguo funcionario

2 LE GRANGE, Arnaud de. "Quand la CIA scrutait le nucléaire francais". *Le Figaro*. París. 23 de marzo del 2006.

del Consejo de Seguridad Nacional, durante las dos administraciones del presidente Clinton, afirma que el interés del Sha por desarrollar un programa nuclear militar era básicamente declarativo, por lo que no pasaba de una etapa inicial de investigación.

Cuando llegó la revolución Islámica de 1979, todo lo avanzado hasta el momento se detuvo. Las dos compañías extranjeras que estaban a cargo de la construcción de un par de centrales nucleares, la francesa Framatome y la alemana Kraftwerk Union, abandonaron las obras que tenían a su cargo. El programa nuclear civil iraní se reanudó en 1995, cuando Irán firmó un contrato con Rusia para poner en marcha el frustrado proyecto del Sha. Muchos se preguntaron si se trataba de un convenio de estricta naturaleza civil – que constituía un salvavidas para la alicaída industria atómica rusa – o la reactualización de las ambiciones regionales iraníes, tras recuperarse del desgastador conflicto con Irak entre 1980 y 1987.

Sin embargo, la ayuda rusa es solo una de las pistas que se tienen sobre el desarrollo del programa nuclear militar iraní. Y es que en la década del 80, en plena guerra contra Irak, los servicios secretos iraníes habrían contactado con la red clandestina dirigida por el padre de la bomba atómica pakistaní, Abdul Qadeer Khan. Este personaje – que se encuentra bajo detención domiciliaria en Islamabad desde febrero del 2004 – guarda todos los secretos de la actividad nuclear clandestina iraní que poco a poco están siendo desentrañados por los expertos de la Agencia Internacional de la Energía Atómica (AIEA). Su director, Mohamed El Baradei, premio Nobel de la Paz 2005, está seguro de que la red Khan ha sido la principal fuente de abastecimiento de los elementos necesarios para el enriquecimiento de uranio. Así lo prueban las fotografías satelitales de los complejos de Natanz, al sureste de Teherán, de Arak y de Lavizan – Shian, este último demolido rápidamente y convertido en parque municipal para evitar que fuera visitado por los inspectores de la AIEA el 2003. Los mismos iraníes han reconocido ante esta agencia que su primera fuente de abastecimiento de equipo fue la red Khan, en particular los planos de construcción de las centrífugas necesarias para el enriquecimiento de uranio. En este punto se encuentra la diferencia entre un programa nuclear civil y militar, el grado de enriquecimiento del material fisionable.

Pero la red Khan y Rusia no fueron las únicas puertas que tocó Irán para reactivar sus ambiciones nucleares. Compañías europeas y chinas, violando el embargo impuesto a Irán, fueron tras los jugosos contratos que prometía firmar el régimen de Teheran entre 1985 y 1995. En el momento en que Estados Unidos dio la voz de alerta sobre las pretensiones nucleares iraníes, el daño ya estaba hecho.

Entre la retórica y la realidad

Las consecuencias estratégicas de que Irán se convierta en la segunda potencia



Irán ha desarrollado un potente arsenal balístico en la década de los 90, en el cual destaca el proyectil Wiran.

nuclear de Medio Oriente son inmensas. El actual régimen iraní del presidente Mahmoud Ahmadinajad, un fanático populista que llegó al poder en las elecciones más controvertidas de las dos décadas de historia de la República Islámica, en junio del año pasado, está determinado a volver al espíritu de los primeros años de la revolución de 1979[3].

Sin embargo, Irán es una nación milenaria, la fabulosa Persia, y sus diplomáticos han sabido separar la retórica extremista de sus intereses regionales. Así, por ejemplo, los rabiosos discursos anti – israelíes no se traducían en las relaciones que Teherán mantenía con Jerusalén. En la década de los 80 del siglo pasado, Israel vendía armas al gobierno de los ayatholas y actuaba como representante oficioso de Teherán ante Washington para que ambos gobiernos reanudaran relaciones diplomáticas[4]. Estos buenos contactos extraoficiales variaron en el curso de la década siguiente, pues Israel temió que si Washington y Teherán se aproximaban, la relación especial estadounidense – israelí se perdería irremediablemente. Así, pues, comenzó el enfriamiento de las cordiales relaciones del 80 y se convirtieron en una hostilidad abierta que estalló, literalmente, con el atentado contra la Asociación Mutualista

3 Heath, Allister. "A monster of our making". *The Spectator*. Londres. 11 de febrero del 2006.
4 Parsi, Trita. "The Iran – Israel cold war". *Open Democracy*. Londres. 28 de octubre del 2005.

Israelita Argentina (AMIA), en Buenos Aires, el 18 de julio de 1994.

Respecto a la relación irano – norteamericana, esta es tan complicada como en el caso israelí. La actual administración de Washington se opone a que Irán prosiga tanto su programa nuclear civil como el militar, pues Irán es un Estado paria de la comunidad internacional, parte del llamado "eje del mal" que describió el presidente Bush en su discurso del Estado de la Unión del 2002[5]. Por otra parte, Bush quiere que los términos del Tratado de No Proliferación Nuclear de 1970 se apliquen con firmeza a Irán, pero que su nación quede liberada de ellos a fin de modernizar el anquilosado arsenal nuclear de los EE.UU. en cooperación con Gran Bretaña. Así, pues, el artículo sexto del mencionado tratado es el punto de disputa entre Irán y Estados Unidos. Este reza que los nuevos Estados parte renuncian al desarrollo de las armas nucleares, mientras que las antiguas potencias se comprometen al paulatino desarme de sus arsenales. En este punto cabe hacernos las siguientes preguntas: ¿cuáles son los límites soberanos iraníes y norteamericanos en materia nuclear? ¿Por qué premiar a la India – que no es Estado parte del TNP e inició la carrera armamentística nuclear en el sudeste de Asia en 1974 – con la transferencia de moderna tecnología para sus centrales nucleares? ¿Quién puede asegurar a la comunidad mundial que India va a cumplir las normas prescritas en el TNP[6]? ¿Acaso lo que hace Irán no es lo mismo que hizo la India hace tres décadas?

Las preguntas que están detrás del pacto nuclear norteamericano – hindú son innumerables, y todas tienen su reflejo en la actual situación iraní. Quizá lo que hace la diferencia es que la India sea una democracia, la más populosa del planeta, sumada a un interés común los Estados Unidos: frenar la expansión china en el sur de Asia, que ya se asoma desde Myanmar hasta Pakistán, nación que cuenta con su propio arsenal nuclear gracias al apoyo tecnológico chino[7].

Pero el hecho de que Irán manifieste públicamente que desea contar con un arsenal atómico propio, quizá sea la forma equivocada de decirle a la comunidad internacional que quiere que su voz sea escuchada en los asuntos diplomáticos de toda la región de Asia Occidental, la cual se extiende desde el Golfo Pérsico hasta el Cáucaso. Este rol no se le puede negar a Irán, pues, de una forma u otra, su influencia es clave para la posible solución que enfrentan Estados Unidos y sus aliados en Irak y en Afganistán[8]. De hecho, la precaria paz que ha permitido que la ocupación británica del sur de Irak sea benigna – además de las tácticas más

5 Rogers, Paul. "The United States, nuclear weapons and Iran". *Open Democracy*. 23 de diciembre del 2005.
6 Watson, Paul. "U.S Approach on India Has Some Crying" Foul. *The Washington Post*. Washington. 13 de enero del 2006.
7 Castro Obando, Patricia. "Pakistán y su alianza con Beijing". *El Comercio*. Lima. 21 de febrero del 2006.
8 Halliday, Fred. "Iran vs the United States – again". *OpenDemocracy*. Londres. 14 de febrero del 2006.

sutiles de las FF.AA. británicas – se debe a que los chiitas del sur han buscado un apoyo institucional proveniente de Irán.

Por ello, creemos que la solución a la crisis nuclear iraní se encuentra, precisamente, en negociar un acuerdo nuclear en términos semejantes al alcanzado entre los EE.UU. y la India. Irán es el único país de la región del Golfo Pérsico con un sistema político cercano a la democracia tal y como se le conoce lo Occidente. Al final, los hombres – en este caso el presidente Ahmadinajad – pasan, el interés nacional queda y moldea nuevas circunstancias, nuevas coyunturas en la siempre variable política internacional.



XXII Conferencia Naval Interamericana de Seguridad Hemisférica*

Almirante
Jorge Ampuero Trabucco



Señores Jefes de Delegación
Señor Almirante, Oficiales y miembros de las distintas delegaciones

Quisiera agradecer a todas las delegaciones presentes la oportunidad que se le brinda a la Marina de Guerra del Perú para exponer por mi intermedio, los comentarios en torno al tema que nos reúne esta semana en esta bella y acogedora ciudad de Mar del Plata

Como todos conocen, "La Cooperación Naval Multilateral para la Seguridad Hemisférica", ha sido parte de muchas discusiones, juegos de manejo de crisis y ejercicios académicos en los últimos años y está alineado con los temas tratados en las anteriores reuniones de este Foro, lo cual ha permitido acercarnos a este tema desde distintos ángulos o perspectivas, con lo que hemos enriquecido nuestro conocimiento colectivo sobre el mismo.

* Discurso leído por el Sr. Almirante Jorge Ampuero Trabucco, Comandante General de la Marina, en nombre de la delegación peruana que asistió a la XXII Conferencia Naval Interamericana de Seguridad Hemisferica

Sin embargo, sin ánimo de proponer una nueva definición de "seguridad", es necesario señalar que el concepto ha ido progresivamente abarcando nuevas fuentes de inestabilidad, ya no reconocibles sólo como amenazas militares, muchas de las cuales han ido redefiniendo nuestra misión frente al Estado y la sociedad. Se nos exige capacidades que permanentemente se alejan de aquellas reconocibles como propias de las Fuerzas Armadas, a veces más cercanas a las asignadas a Fuerzas Policiales e incluso a otros estamentos del Estado de carácter asistencial, de fomento y protección de los recursos naturales y medio ambiente. Este crecimiento de las "zonas grises" está teniendo un impacto en los perfiles de la formación y capacitación de los integrantes de las Fuerzas Armadas y en la asignación de prioridades para la selección del equipamiento para enfrentar este mayor espectro de amenazas a la "seguridad". Como resultado de este proceso de redefinición, nos hallamos frente a un abanico de roles que se expande cada vez más y que se hace más difícil de abarcar de manera autónoma y que impulsa en cada uno de nuestros países a trabajar de manera conjunta con las otras instituciones armadas y coordinada con muchas otras agencias o sectores de nuestros Estados y Estados vecinos.

Compartiendo nuestros países la continuidad geográfica del continente americano, nuestro Hemisferio no es un escenario homogéneo, se presentan diversas fuentes de inseguridad, que van desde el Terrorismo, el Narcotráfico, el Crimen Organizado, el Tráfico de Armas, a la migración ilegal y los desastres naturales, e incluso a fenómenos como las maras o delincuencia juvenil que afectan fuertemente a algunos países. En este contexto, cada uno de nuestros Estados se enfrenta en la medida de sus posibilidades y en función de las necesidades de sus pueblos a estas amenazas, asignándole distintas prioridades. Las prioridades, de hecho, difieren en cada uno de nuestros países y puede ser fuente de algunas de las faltas de consenso que se observan en los distintos foros Americanos. Sin embargo esto no ha impedido identificar y trabajar en algunas áreas en donde la cooperación es viable y necesaria. Estos escenarios como en los que las Marinas hemos estado trabajando han permitido por un lado allanar paulatinamente el camino de la interoperabilidad, teniendo a la fecha una serie de logros que pudiendo ser motivo de orgullo compartido de los hombres de mar, nos obligan a nuevos retos.

Estos nuevos retos parten en reconocer que son una mutación de viejas amenazas, como la piratería, el contrabando, el tráfico de esclavos, etc., pero que debido a la globalización, han desarrollado características que las hacen ver como nuevas.

Las características singulares de estas amenazas que convocan la cooperación de nuestros Estados, están dadas por:

- No se encuentran restringidas por la geografía o por las fronteras, las mismas que por efecto de la globalización y el incremento del intercambio comercial están obligadas a ser más permeables e interconectadas.

- Se constituyen en organizaciones criminales con vínculos internacionales no sólo con entidades similares, sino con instituciones financieras, grupos de poder y de propaganda que le son útiles para su actividad.
- Muchas de las amenazas tienen su origen fuera de nuestros países, pero encuentran en estos al blanco de sus actividades por encontrar oportunidades que contribuyen a sus intereses criminales.
- Las distintas amenazas han desarrollado dinámicas que las enlazan y que las redefinen permanentemente, tal es el caso del terrorismo y el narcotráfico, el narcoterrorismo y el tráfico de armas, el narcotráfico y la corrupción, lo que ha generado, en algunas ocasiones, dar espacios de libertad para operar al amparo de la falta de adecuados marcos legales, que no se han adaptado a esta mutación del crimen, ocasionando que nuestros Estados se vean limitados por sus propias leyes
- Sin embargo, es prudente señalar que la experiencia adquirida al enfrentar estas amenazas nos demuestra que la solución no sólo es militar, detrás existe una realidad con características multidimensionales, con necesidades económicas, sociales y políticas que requieren ser atendidas y que obligan a actuar no sólo en el campo de la cooperación militar.

Estas características nos indican que nos enfrentamos a un enemigo que exige una respuesta integral de cada uno de nuestros Estados y de los mismos en su conjunto.

Dentro de esta perspectiva, las Marinas hemos trabajado en la medida de nuestras capacidades, adelantándonos a otros sectores de nuestros Estados y encontrando en el mar muchas más similitudes que nos han permitido generar más acuerdos que desacuerdos.

Los campos de cooperación que hemos logrado desarrollar las Marinas del Hemisferio se ha centrado en los siguientes ámbitos:

- El intercambio de inteligencia, particularmente a nivel bilateral
- Las operaciones guardacostas en las áreas de búsqueda y rescate, así como en el control de Tráfico Marítimo.
- En la formación académica con un cada vez mayor intercambio de alumnos y participantes en las distintas Escuelas, en donde se desarrolla a su vez un sinergia propia producto del desarrollo de las relaciones interpersonales.
- En el entrenamiento, quizá lo más representativo ante la opinión pública, que percibe en los ejercicios navales multinacionales la materialización de esta cooperación.
- Últimamente, estamos avanzando en el apoyo mutuo para el mantenimiento del material. Es cada vez más común ser testigos que nuestros buques efectúen trabajos de recorrido en el astillero de un país vecino, lo cual representa un mayor valor: la confianza.

Creemos que es necesario continuar avanzando para impulsar la cooperación como un objetivo común, por lo que resulta conveniente estructurar una agenda que responda a los obstáculos que hoy encontramos en este camino.

Es imprescindible generar en nuestros gobiernos una adecuada decisión política que apoye al desarrollo de estas acciones. Reconocemos que en el marco de la evolución de las relaciones cívico militares que se han desarrollado en los últimos lustros en la mayoría de los Estados de Latinoamérica, con el fortalecimiento del sistema democrático, el contar con el apoyo político de nuestros gobiernos resulta fundamental para poder continuar avanzando en la cooperación.

Las Fuerzas Armadas y en particular las Marinas somos Instituciones que aparte de contribuir a garantizar la seguridad y los intereses de nuestros Estados mediante el poder naval, tenemos espacios propios que nos permiten apoyar la política exterior de nuestros Estados, en ese orden de ideas debemos dar muestras claras a nuestras naciones que somos capaces de alcanzar metas significativas de modo mucho más eficiente, que no constituimos una "carga" de la organización estatal, sino que constituimos una de las mejores "herramientas" para abordar los retos del futuro.

En esta ocasión, la Marina de Guerra del Perú, tratando de continuar impulsando la posición que ha mantenido a lo largo de los últimos años a favor de lograr alcanzar la Interoperabilidad, desea aportar al diálogo de esta Conferencia Naval Interamericana, una metodología que nos permita llevar a la práctica un mayor nivel de cooperación.

Creemos que el tema debe ser abordado de manera pragmática, marcando una dirección que nos permita avanzar por los caminos fáciles, es decir en los campos que compartimos las mismas ideas, evitando los temas difíciles para un momento posterior, no llevando problemas a la mesa de negociación, sino soluciones.

La estructura pragmática de cooperación que sugerimos parte de:

- La elaboración de una visión colectiva; creemos que podemos esbozar de modo general un escenario futuro que sea realmente deseable por todos y que nos permita tender objetivos en el largo plazo. Desarrollar esta visión parte de identificar los puntos comunes que tenemos todos nuestros Estados y en particular las marinas.
- Seguidamente, es necesario definir políticas de acercamiento, coherentes con la visión desarrollada, que vaya dejando los términos declamativos y afectivos por otros más concretos. Este esfuerzo debe ser el reto de los distintos acuerdos que debemos adoptar en el Foro que hoy nos reúne.
- Lo anterior debe considerar evitar los temas de fricción, dejando éstos para tratar en otras instancias del Estado, nuestra generación debe tener el compromiso de no colocar más ladrillos en los muros que nos pueden dividir, y en lo posible buscar la manera de ir retirando los que aún existen.
- Debemos trabajar en objetivos comunes, reconociendo que con el logro de estos, todas las partes van a ganar.

- Finalmente, debemos fomentar la participación de otros sectores de nuestros Estados, el efecto multiplicador y de irradiación debe ser una característica de nuestras actividades, estas no deben ser cerradas a los hombres de uniforme naval, deben abrirse a la sociedad de cada uno de nuestros países, pues nos debemos a estas y de nuestras sociedades recibimos finalmente el apoyo, sin el cual nuestras misiones carecerían de sentido.

Esta estructura, quizá aún difícil de instrumentar en algunos de sus aspectos, debe permitir lograr **una política de Seguridad Regional Sustentable y Predecible**, así como conseguir el apoyo de la población a través de logros que puedan ser percibidos y valorados como útiles para nuestras sociedades.

Permítanme ahondar un poco más sobre estos objetivos, debemos reconocer que cuando abordamos el tema de la cooperación para la seguridad, estamos aceptando que existe la necesidad de la misma y que por lo tanto reconocemos un grado de interdependencia. Esta relación requiere de una posición pro-activa y consecuentemente es necesario crear las condiciones que permitan realimentaciones positivas al proceso, generando así, un círculo virtuoso, en que los Estados puedan observar la existencia de una estructura confiable, al limitarse al máximo los niveles de incertidumbre.

Esta metodología la extraemos de la revisión de la experiencia que el Perú ha logrado de su relación con Colombia. En nuestra frontera común, principalmente marcada en la geografía por la presencia del Río Putumayo, ambos países enfrentamos una misma amenaza, que nos ha motivado a mirar el presente y el futuro de esa región sin revisar un pasado que registra páginas de roces y conflictos, enfocándonos ahora en una visión compartida: lograr la presencia efectiva del Estado en esta zona recóndita, que permita dar seguridad a las poblaciones, fomentar el desarrollo económico y controlar las actividades ilícitas y sus consecuencias.

Pese a nuestras limitaciones presupuestarias, el compartir esta visión, impulsó el respaldo político necesario y nos ha permitido avanzar en muchos aspectos de Cooperación Subregional. De este modo, en la actualidad, a nivel de la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Colombia, existe un fluido intercambio de información entre nuestras organizaciones de inteligencia. Se han realizado operaciones de reconocimiento coordinado de la frontera, poseemos oficiales de enlace en los comandos responsables de las operaciones de ambos países, trabajamos en planes de acción cívica binacionales, colaboramos en brindar mutuamente facilidades para el apoyo logístico de nuestras fuerzas, hemos priorizado cada uno el desarrollo de bases en la cuenca del Río Putumayo y la construcción de medios fluviales que nos permitan ejercer el control de estos territorios.

Incluso, es satisfactorio resaltar que la percepción que el Perú posee de los medios armados con que cuenta Colombia, no son vistos como una amenaza a nuestra seguri-



Oficiales Almirantes representantes de las delegaciones que participaron en la XXII Conferencia Naval Interamericana llevada acabo en Buenos Aires, Argentina del 4 al 8 de Abril del presente año

dad, sino por el contrario, como una ayuda para enfrentar al verdadero enemigo. Nuevamente es preciso subrayar que este tipo de confianza que se está construyendo entre nuestros dos países es la que debemos tratar de estructurar entre todos nosotros, de cara a las amenazas que enfrenta nuestro continente.

Permítame, finalmente, reafirmar los conceptos expresados por la Marina de Guerra del Perú en la anterior reunión efectuada en San Diego, en el sentido que mientras se consoliden las estructuras correspondientes para la formulación de un nuevo Sistema de Seguridad Hemisférica capaz de enfrentar a este nuevo entorno, la Marina de Guerra del Perú, en adición al desarrollo de sus capacidades defensivas y disuasivas, está firmemente convencida de la importancia de nuestra contribución a la Seguridad Cooperativa para lo cual, continuaremos de manera decidida ejecutando una serie de actividades operacionales, de entrenamiento y de alistamiento de material, de modo de estar permanentemente preparada tanto en ámbitos de su competencia así como en la interrelación con otras agencias nacionales e internacionales, para enfrentar las amenazas tradicionales y no tradicionales que puedan presentarse. Esta voluntad se hará más efectiva en tanto logremos incrementar la interoperabilidad que nos permita actuar de la forma más eficiente en beneficio de la paz y estabilidad hemisférica.

La interoperabilidad constituye los cimientos de un Sistema de Seguridad Hemisférico, donde la cooperación naval es una columna más de las necesarias para alcanzar esta meta.

Debemos reconocer en nuestra reaqlidad hemisférica, que la pobreza es un factor de inestabilidad y de una atención prioritaria frente a otras necesidades, que el logro de consensos políticos es difícil aún, pero necesario para que nuestros Estados puedan enfrentar a los enemigos transnacionales, debemos ser competitivos y esto nos obliga a una transformación para cerrar los espacios de libertad que cuentan nuestras amenazas, reconociendo que somos cada vez más interdependientes en nuestra lucha.

PALABRAS DE CLAUSURA

XXII CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA*

Almirante
Jorge Omar Godoy

Señores, nos reunimos hoy para clausurar esta XXII Conferencia Naval Interamericana que, una vez más, ha tenido como sede a nuestra querida Mar del Plata.

Esta ciudad ha sido marco de extensas jornadas de trabajo fecundo y provechoso, que no hubieran podido concretarse sin la labor conjunta de todos los participantes y la inestimable colaboración de quienes nos han brindado su apoyo.

En estos días, se han abordado temas significativos vinculados con la seguridad hemisférica y, por sobre todo, se han discutido y analizado los problemas navales comunes que enfrentan nuestras Fuerzas en el continente.

Deseo destacar, en primer lugar, la excelente disposición de los representantes de las diversas Armadas, quienes, a través de un rico intercambio de ideas y experiencias, han contribuido a incrementar el conocimiento mutuo y a estrechar aún más los lazos que nos unen.

En el contexto de las exposiciones realizadas en esta Conferencia, se han sentado algunas pautas que estimo muy oportuno reiterar, ya que, en su armónica relación, trazan una inteligente estrategia para la atención de las cuestiones hemisféricas relativas a las Marinas de nuestros países.

El Almirante Guimaraes Carvalho nos señaló una circunstancia que advierto trascendente y que refiere a una realidad que, en sí misma, debe suscitar en nosotros, simultáneamente, satisfacción y preocupación.

Ha afirmado él que "*... nuestras naciones disfrutan, en el hemisferio, de un patrimonio que causa envidia a otras regiones del mundo: la paz*".

Ello es efectivamente así. Pero, como he dicho antes, esa situación de privilegio nos enfrenta a la dualidad de complacernos por el disfrute de la paz que beneficia a nuestros pueblos, a la vez que nos constriñe a esforzarnos por su perduración y, más concretamente, a neutralizar las amenazas que sobre ella penden en los tiempos que corren.

---

* Discurso leído por el Sr. Almirante Jorge Omar Godoy, Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina durante la clausura de la XXII Conferencia Naval Interamericana llevada a cabo en la ciudad de Mar de Plata, Argentina el 6 de abril de 2006.



Instantes en que el Almirante Jorge Omar Godoy, Jefe del Estado Mayor de la Armada Argentina lee el discurso de clausura de la XXII Conferencia Naval Interamericana

Con relación a este último aspecto, el Almirante Guimaraes Carvalho marcó con claridad la relevancia que adquiere el medio marino, cuyo control ha sido puesto bajo nuestra responsabilidad. "*Por él han llegado los descubridores y, también, los invasores*", dijo, para luego agregar que "*... un postulado de la estrategia naval sostiene que, dependiendo de quién lo controla, el mar puede ser una gran avenida que une a las naciones o un gran obstáculo que las separa...*".

Esbozada de ese modo la importancia que el escenario marítimo tiene para la preservación de la paz -y, con ella, el bienestar y progreso de nuestros pueblos-, surge espontáneamente la magnitud que asumen las tareas de las Armadas hemisféricas. Al respecto, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile estableció un concepto liminar, llamado a presidir las relaciones entre nuestras Fuerzas. Dijo el Almirante Codina Díaz: "*... El trabajo coordinado de representantes de diferentes Armadas aumenta la confianza mutua y genera puentes de comunicación beneficiosos para otros ámbitos...*".

Bajo esa premisa -que realza el valor de la labor metódica y sistematizada entre las Marinas americanas y subraya sus efectos en materia de confianza y comunicación, como vectores obligados de múltiples utilidades y ventajas para los países del hemisferio-, aparecen como una manifestación vital las palabras expresadas por el Vicealmirante Holguín Darquea.

El Comandante General de la Marina de la República del Ecuador nos expuso su firme convicción de que "*... imbuidos de pensamiento y actitud proactivos, los países de la región y sus Instituciones deben persistir en la necesidad de unirse a través de intereses comunes como única forma de mejorar su condición de seguridad, aunque el*

tratar de integrarlos en una estrategia regional, signifique un enorme esfuerzo y perseverancia".

No cabe duda, a mi juicio, de que ese es el camino, el único camino posible. Comparto con el camarada ecuatoriano que ello implica un empeño denodado y una paciente constancia, pero estoy persuadido de que los resultados compensarán con creces los sacrificios.

La unión es y será nuestra fuerza. Fue muy claro el Almirante Muellen al afirmar que, hoy, "*Ninguna Marina puede ir sola*". El cabal ejercicio de nuestras responsabilidades exige la cooperación. Y por tal motivo -citando las acertadas palabras del Jefe de Operaciones Navales de la Armada de los Estados Unidos de América- "... *es una tarea de quien posee capacidades, ofrecerlas, y de quien no las tiene, solicitar ayuda a aquellos que sí las tienen...*".

Los Vicealmirantes Castro Rosas y Holguín Darquea formularon un pensamiento compartido que abre el cauce hacia la materialización de ese propósito: "... construir así una arquitectura de seguridad flexible e integradora de las particularidades de cada subregión y de cada Estado".

La actitud colaborativa y solidaria es, a todas luces, la clave para afrontar con éxito los desafíos que nos presenta el mundo contemporáneo. En este aspecto, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada de México nos recordó las expresiones de Ulrico Beck, en cuanto a que "... *vivimos en la sociedad del riesgo*", para luego admitir que incluso "... *la excesiva confianza de nuestras sociedades en sus capacidades tecnológicas son, en sí mismas, factores de riesgo...*".

En el marco de esa "sociedad de riesgo" parece, entonces, imponerse el concepto de que debemos trabajar en forma conjunta y en armonía, "*conscientes -como señaló el Vicealmirante Castro Rosas- de que el establecimiento de un orden de paz y seguridad en el hemisferio es el motor del desarrollo social, cultural y económico, lo que genera consigo un clima de tranquilidad y de prosperidad...*".

Considero que este pensamiento del Vicealmirante Castro Rosas no debe verse contrapuesto al enunciado por nuestro colega, el Comandante General de la Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Vicealmirante Laguna Laguna, según el cual "... *no hay seguridad sin desarrollo...*".

Ambos, creo yo, funcionan de modo complementario. Pues, en efecto, no puede haber seguridad sin desarrollo, ni este último sin la primera.

Precisamente el Vicealmirante Holguín Darquea nos habló de un nuevo criterio de seguridad nacional y regional, que definió como "... *un concepto integral plural y multidimensional, una responsabilidad de todos, una política pública donde no se concibe la seguridad política sin seguridad económica y esta no existe sin justicia social, y nada será posible si no se ubica al hombre como objetivo supremo de los Estados y de la región...*".

En el mismo sentido, el Almirante Ampuero Trabucco, Comandante General de la Marina de Guerra de la República del Perú, nos instaba a "... reconocer en nuestra realidad hemisférica que la pobreza es un factor de inestabilidad y de atención prioritaria frente a otras necesidades...".

Es que hoy, en efecto, el énfasis se coloca en esta perspectiva de la cuestión, que implica necesariamente un enfoque multidimensional de la seguridad hemisférica.

Ella abarca así aspectos políticos, económicos, sociales, ambientales y de salud, y, para su protección, los Estados deben tratar de fortalecer y -en su caso- desplegar mecanismos apropiados y pertinentes que conduzcan a profundizar la cooperación y coordinación. Como vemos, muchos de estos aspectos no son responsabilidad de las Marinas.

Suele, en orden a esta cuestión, citarse un informe del Secretario General de la Organización de Naciones Unidas en el que advierte acerca de que el mundo debe promover de manera abarcativa las causas del desarrollo, la seguridad y los derechos humanos, de lo contrario ninguna de ellas podrá triunfar.

Asienta así, sin lugar a equívocos, que la humanidad no podrá tener seguridad sin desarrollo, no podrá tener desarrollo sin seguridad, y no podrá tener ninguna de las dos cosas si no se respetan los derechos humanos.

En un mundo de amenazas y oportunidades interconectadas, dar una respuesta eficaz a todos esos desafíos interesa a todos los países. Por ello, la causa de una libertad más amplia solo puede impulsarse mediante una cooperación extensa, profunda y sostenida a nivel hemisférico y aun mundial entre las naciones.

Por último, en este rapidísimo repaso de los temas desarrollados a lo largo de esta Conferencia, me parece conveniente resaltar que una adecuada atención de la problemática que nos presentan las actuales circunstancias demanda -como puso de relieve el Contraalmirante Traad Porras, Comandante del Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá- "... *fortalecer la integración de las Naciones y fortalecer el espíritu de defensa común*", así como promover "*acciones defensivas y no esquemas ofensivos, ante el nuevo panorama de seguridad y defensa hemisférica...*".

A lo que cabría añadir la acertada apreciación del Almirante Ampuero Trabucco: "*... creemos que el tema debe ser abordado de manera pragmática, marcando una dirección que nos permita avanzar por los caminos fáciles, es decir en los campos que compartimos las mismas ideas, evitando los temas difíciles para un momento posterior; no llevando problemas a la mesa de negociación, sino soluciones... nuestra generación debe tener el compromiso de no colocar mas ladrillos en los muros que nos puedan dividir, y en lo posible buscar la manera de ir retirando los que aún existen...*".

Con este pensamiento doy por concluida esta breve síntesis de las cuestiones que concitaron nuestra atención durante los días precedentes. Creo que el trabajo ha sido realmente fructífero y que hemos alcanzado considerables resultados.

No escapa a nuestro conocimiento que los asuntos que debatimos en esta edición de la Conferencia comprenden una amplísima gama de temas que guardan íntima relación entre sí y actúan como inductores de novedosas y variadas problemáticas, cuyo análisis debe alentar a futuras reuniones.

La relevancia que en el contexto geopolítico y económico corresponde asignar a la seguridad marítima en nuestro continente y en el mundo, exige a todos los sujetos redoblar sus energías, proponer y acordar soluciones y, en esencia, llevar las ideas a la acción.

Por ello, las recomendaciones elaboradas con el decidido y valioso aporte de todas las delegaciones son un paso significativo en este sentido.

Me resta ahora agradecerles por las propuestas realizadas, que nos han permitido lograr significativos avances en el estudio de los problemas navales que afectan al continente y que han sido determinantes para el éxito de esta Conferencia.

Deseo expresar, asimismo, nuestro agradecimiento a la Armada de la República Bolivariana de Venezuela, por el esfuerzo en enviar para acompañarnos en esta Conferencia Naval Interamericana, a la Fragata "Mariscal Sucre", cuyo Comandante y miembros de su Plana Mayor nos honran con su presencia.

Del mismo modo, nuestros agradecimientos a las Armadas de Francia y Sudáfrica por su presencia y participación como observadores.

Gracias al Señor Presidente de la Junta Interamericana de Defensa, General Huber y al Secretario de la Red Interamericana de Telecomunicaciones, Capitán Flint. También, al Señor Embajador Cavanaugh, al Señor Contraalmirante Stevenson, Comandante Naval Sur, y al Subjefe del Estado Mayor de la Armada de Chile Contraalmirante Gibbons Hodgson.

Quiero también formular mis mejores votos de éxito a la Armada Venezolana, en cuyo país habrá de celebrarse, en 2008, la XXIII Conferencia Naval Interamericana, y ofrecerle nuestra colaboración y experiencia para su organización.

Por último, quiero desearles un muy buen retorno a sus respectivos países, y reiterarles mi gratitud por su esfuerzo y su voluntad para trabajar en pos del objetivo que nos ha convocado.

A todos aquellos quienes contribuyeron con su apoyo al desarrollo de esta Conferencia, nuestro más sincero reconocimiento.

Señores, damos así por clausurada esta XXII Conferencia Naval Interamericana.

Lecciones aprendidas

La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo[1]

C. de F.
Anibal Cueva López

Muchos han dicho que quienes detestan u olvidan la historia, están condenados a repetir los errores del pasado, enorme verdad...

Jorge Basadre

A menudo la toma de una decisión en el campo de batalla es sólo el recuerdo de estudios pasados.

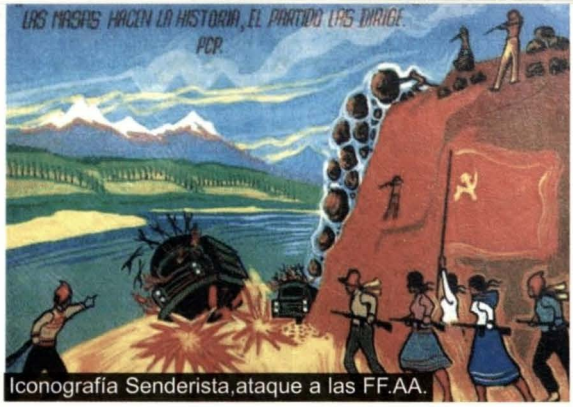
Napoleón

Han transcurrido poco más de dos décadas, desde el inicio de la lucha armada, ILA en el argot senderista, marcado con la irrupción terrorista en el caserío de Chuschi en Cangallo-Ayacucho el 17 de mayo de 1980[2], acción con la que comienza el primero de los grandes planes militares de Sendero Luminoso (SL), en su desquiciado afán de imponer la República Popular de Nueva Democracia, ambición que puso a prueba a nuestra nación y sobre todo a nuestra institución como ente tutelar de la patria, la misma que tuvo un trascendental aporte material y de vidas humanas, esfuerzo, sacrificio y sobre todo convicción de lo que significaba perder esta batalla: la desaparición de los valores, cultura y principios occidentales y cristianos por los que nos regimos.

En estos infaustos años, nuestra institución no tan solo enfrentó a las hordas senderistas, sino también a otra facción terrorista: el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), el que a partir del año 1983, por determinación del Comité Central en Lima, acordó desarrollar acciones guerrilleras urbanas y formar un ejército guerrillero en el campo, dando a conocer su organización a través de la propaganda armada, ejecutando su primera acción

1. Expreso mi agradecimiento al C. de N. Max Ríos Chávez, C. de F. John Ramírez Vega, Tte. 1° Paul Gonzáles Abarca, TS1. Ima. Gerardo Calle Cárdenas y al TS1. Ima. Cirilo Gonzáles Llanos, por sus valiosos aportes para este trabajo.

2. El 17 de mayo de 1980, DDTT armados irrumpieron en la localidad de Chuschi, en el local donde se guardaban las ánforas electorales, con la finalidad de frustrar las elecciones nacionales, esta acción fue reivindicada por el PCP-SL



Iconografía Senderista,ataque a las FF.AA.


Integrándose con la población, Ayacucho 1

terrorista el 22 de enero de 1984, atacando un puesto policial en Villa El Salvador, sumándose a la insania terrorista.

Iniciados los planes y acciones terroristas, surgieron las interrogantes ¿cómo enfrentarlos? ¿qué estrategia o táctica aplicar?, lo real fue que las misiones asignadas históricamente a las Fuerzas Armadas, diferían del compromiso que estaban prestas a cumplir y no contaban con experiencia, con excepción de la obtenida por el Ejército en la lucha contra las guerrillas de la Convención-Cusco en 1965[3], la que era en realidad muy escasa y diferente, pues el accionar de los nuevos movimientos era completamente distinto y el conocimiento que se tenía de ellos era poco o ninguno sin cabal comprensión de las dimensiones y carácter del nuevo tipo de conflicto. Ello se agrava por el desconocimiento general sobre la naturaleza de la organización e intenciones de Sendero Luminoso en particular, caracterizado en un comienzo con los términos "delincuentes", "abigeos" y "criminales comunes", expresiones que descartaban de antemano el entendimiento y alcance del peligro potencial que encerraba esta organización.

En este contexto, no se dudaba de la capacidad militar para enfrentar a los delincuentes terroristas, pero aún no se tenía plena conciencia de que el factor militar era sólo uno de los campos en los que había que combatir, y que esta lucha comprometería la suma del esfuerzo de toda la nación.

Hoy, cuando la visión de futuro es de incertidumbre respecto a las nuevas formas de conflicto que tendremos que enfrentar, no podemos dejar de lado las experiencias de haber combatido contra dos movimientos subversivos, uno de ellos considerado como el "más letal del mundo" y haberlos vencido; por lo que es necesario plasmar algunas de las experiencias obtenidas en todo el proceso de pacificación de nuestro país, de lo contrario estaríamos condenados al fracaso como otras muchas Instituciones Militares en el mundo que no aprendieron de sus experiencias, no previeron el futuro ni se adaptaron al porvenir.

3. En 1965 los integrantes del Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR), iniciaron una guerrilla pro castrista en el valle de la Convención-Cuzco, liderados por Luis de La Puente Uceda y Guillermo Lobatón Lira. Este movimiento fue suprimido mediante acciones militares en la zona de Mesa Pelada, con la muerte de sus líderes y cuadros.

El presente trabajo pretende, presentar algunas de las lecciones obtenidas en la lucha contrasubversiva señalando seis sucesos importantes, -los mismos que consideramos que en el contexto histórico- fueron de decisiva importancia para definir y orientar la política institucional respecto a combatir la insurgencia; y que obligaron a adoptar una forma operacional distinta, y en casi todos los casos marcaron la vida profesional y personal de sus directos participantes, aprendiendo conforme se "desarrollaba la situación".

I. Inicio de la participación de la Marina de Guerra del Perú en la Zona de Emergencia (ZZEE)

Desde el punto de vista legal, ¿quiénes son los encargados de combatir el terrorismo en el Perú?. Antes de buscar una respuesta, cabe destacar que la participación de las Fuerzas Armadas en general y en particular de la Marina de Guerra, se da en situaciones excepcionales que requieren también causas excepcionales. Estos escenarios están contemplados y definidos dentro de la Constitución como régimen de excepción, comprendiendo el Estado de emergencia[4] y Estado de sitio[5], lo que significa que habiéndose decretado estos estados, la Policía Nacional del Perú, encargada constitucionalmente a garantizar el Estado de derecho, el orden público y mantener la seguridad, ha sido sobrepasada por las amenazas, razón por la que las Fuerzas Armadas serán las encargadas de actuar en el control del orden interno.

La Marina de Guerra tiene la misión constitucional de actuar en la defensa interna del territorio, asumiendo el control del orden interno en Estado de emergencia si así lo dispone el presidente de la República[6], cooperando en la prevención del flagelo terrorista en situaciones normales y directamente en estados de excepción constitucional.

Es así como el 29 de Diciembre de 1982, el supremo Gobierno, bajo la presidencia del Arq. Fernando Belaunde y siendo Ministro de Marina el

4. Constitución del Perú, artículo 137° inciso (1), Estado de emergencia, en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias que afecten la vida de la nación. En esta eventualidad, puede restringirse o suspenderse el ejercicio de los derechos constitucionales relativos a la libertad y la seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, y la libertad de reunión y de tránsito en el territorio comprendidos en los incisos 9, 11 y 12 del artículo 2° y en el inciso 24, apartado f del mismo artículo. En ninguna circunstancia se puede desterrar a nadie.
5. Constitución del Perú, artículo 137° inciso (2), Estado de sitio, en caso de invasión, guerra exterior, guerra civil, o peligro inminente de que se produzcan, con mención de los derechos fundamentales cuyo ejercicio no se restringe o suspende. El plazo correspondiente no excede de cuarenta y cinco días. Al decretarse el estado de sitio, el Congreso se reúne de pleno derecho. La prórroga requiere aprobación del Congreso.
6. Constitución del Perú, artículo 165°, Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el artículo 137° de la Constitución.

Vicealmirante José Carvajal Pareja, se ordena la participación de las Fuerzas Armadas con la finalidad de afrontar el fenómeno terrorista, por lo que los primeros días de 1983 la Fuerza de Infantería de Marina recibe la misión de enfrentar a la organización terrorista de Sendero Luminoso en la zona de sierra del departamento de Ayacucho.

Esta sola e importante decisión, que marcaría el accionar y el esfuerzo de la Marina de Guerra en las siguientes décadas, nos deja tres lecciones:

Lección uno: la voluntad política de aplicación de fuerza no basta.

La famosa máfixima de Clausewitz establece que la guerra es la prolongación de la política por otros medios, por lo tanto, la participación de nuestra institución en la lucha contra el terrorismo obedeció a la decisión política de emplear los instrumentos de poder de la nación para velar por la seguridad y orden interno; y como siempre en las difíciles circunstancias, al llamado de la patria la Marina estuvo lista. Continuará siendo de esta manera, mientras no se adentre en la conciencia de la Nación que el soporte del desarrollo y bien común descansan en los conceptos de defensa y seguridad, y que toda decisión política debe estar respaldada por un elemento de negociación o disuasión, que sea motivo de prestigio e imagen internacional como lo es nuestra Fuerza Armada, debidamente alistada y que cuente con los recursos apropiados para cumplir las tareas que, se le asignen; entretanto continuaremos tratando de afrontar los retos que se presenten adoptando soluciones, tal vez no las más adecuadas, las mismas que a veces son difíciles de distinguir si corresponden a la flexibilidad y adaptabilidad de nuestros medios o simplemente son una respuesta improvisada por los medios que tenemos. Traigo a la memoria un pensamiento del almirante Mahan, que habla del deber de todo marino de observar y estudiar los acontecimientos contemporáneos externos e internos, pues existe la posibilidad de desempeñar algún puesto en el que pueda asesorar e influir favorablemente en la toma de una adecuada decisión y en obtener los medios para apoyarla; este debe ser nuestro compromiso.

Lección dos: las unidades de contingencia no se pueden crear después de que ocurren las situaciones de crisis o emergencias.

Las capacidades para afrontar o ejecutar operaciones de diversa índole se desarrollan en tiempo de paz. Las Instituciones están formadas por hombres y las organizaciones militares en nuestro caso se adaptan o transforman para enfrentar estos cambios, lo que puede ser evolutivo, es decir gradual dentro de un paradigma existente o violento hacia un modelo completamente nuevo, como resultó el enfrentamiento con los delincuentes terroristas. Dentro de nuestros objetivos institucionales está el

adecuar la dimensión de las fuerzas dedicadas a la defensa interna del territorio (DIT), de acuerdo con la evolución del accionar terrorista. Al respecto, la adecuación hoy es cualitativa más que cuantitativa, y requiere una fuerza altamente profesional que pueda cumplir múltiples roles y tareas, dentro de la complejidad del actual ambiente operacional con serias restricciones económicas. Estas dos tendencias: la mayor cantidad y complejidad de misiones y la reducción de recursos para su cumplimiento, son los elementos predominantes que actualmente están forjando el ambiente, en el cual las fuerzas que proyectarán el poder naval sobre tierra se verán comprometidas.

Lección tres: el futuro exigirá el cumplimiento de más tareas y asignación de nuevos roles a nuestra institución

La Marina del Guerra ha considerado esta lección como parte de la política para el logro de sus objetivos, manteniendo el esfuerzo institucional en la lucha antiterrorista y contraterrorista, encaminándose a la formación de Unidades de despliegue rápido, debidamente equipadas y entrenadas, para sofocar oportunamente cualquier rebrote en las zonas urbanas de interés y áreas de responsabilidad asignadas a la Institución. La tendencia actual y en proceso es reestructurar y profesionalizar las unidades existentes, teniendo como objetivo lograr una alta capacidad combativa, economía de fuerzas, movilidad, adaptabilidad y flexibilidad para actuar en diferentes espacios geográficos y diversas situaciones o crisis que pudieran presentarse. Sin embargo la experiencia a demostrado que no existe un modelo preciso para mejorar la estructura de fuerza, pero en algo que los expertos concuerdan es que las nuevas unidades deben servir para la más amplia gama de misiones, tener las características anteriormente descritas y poseer la capacidad de emplear la fuerza en forma precisa y discriminada, haciendo hincapié en el adiestramiento y criterio de cada miembro de la unidad, bajo el criterio de aplicación del Derecho Internacional Humanitario y respeto al Derecho Internacional de los Derechos Humanos.



En las alturas de Ayacucho

II. La Marina de Guerra del Perú en Ayacucho

La Fuerza de Tarea 90 perteneciente a la Infantería de Marina, organizada en destacamentos denominados CAIMA-

NES, formados por un capitán de fragata como representante de la Institución, un capitán de corbeta como jefe de destacamento, patrullas de combate y un destacamento de inteligencia naval, participaron desde el 15 de Enero de 1983 hasta el 23 de Julio de 1985 en las zonas de Huanta y Tambo en donde se ubicaron bases contra subversivas. En Huanta, provincia del departamento de Ayacucho, los infantes de marina enfrentaron en sus inicios a la organización terrorista Sendero Luminoso, en lugares como San Miguel, Tambo, Huamanguilla, San José de Secce, zonas de agreste geografía con alturas entre 3500 a 4000 metros sobre el nivel del mar, donde con frecuencia la única presencia tangible del Estado la constituían los marinos comprometidos en esta lucha.

Bajo el impulso del general de brigada EP Clemente Noel Moral, como jefe político militar de la zona de emergencia, se ejecutaron acciones para inspirar seguridad en la población, tales como reuniones para elegir nuevas autoridades, pidiendo la colaboración activa de los ayacuchanos, incidiéndose en ganar a la población e iniciar la colección de información e inteligencia, que permitiera combatir a los senderistas; para lo cual era un requisito indispensable contar por lo menos con un miembro de patrulla quechua-hablante, para establecer comunicación con los pobladores de la zona.

También se insistió en el patrullaje y presencia en los poblados, ejecutándose operaciones con la finalidad de liberar las zonas con presencia o bajo el control de Sendero Luminoso. En 1984 el incremento de operaciones, indujo a una espiral de escalada de violencia, muertes y asesinatos, algunos atribuidos a los senderistas y otros a las fuerzas del orden.

Luego de la disminución sustancial del nivel de violencia, de agosto de 1985 hasta enero de 1991, la zona de operaciones de la Infantería de Marina fue la zona selvática del departamento de Ayacucho (provincia de La Mar), y se tuvo como bases: Llochegua, Sivia, San Francisco, Corazón-Pata[7] y Luisiana donde se estableció el puesto de comando. En el año 1986 se aprobó la formación y participación en la lucha contra la delincuencia terrorista de las rondas campesinas y comités de autodefensa los mismos que hicieron un importante aporte a las fuerzas del orden.

A partir del año 1989, como consecuencia de requerimientos logísticos, el equipamiento individual del combatiente en la zona de emergencia sufrió algunos cambios, los mismos que incidirían en mejorar el bienestar del Personal y nivel de alistamiento de las unidades. También facilitarían la ejecución de las operaciones. El cambio de uniforme de drill por el de tela

7. Corazón Pata es un pequeño caserío situado en la ceja de selva ayacuchana, muy recordado por que con este poblado se inició la protección a los "capitulados", quienes eran los senderistas arrepentidos que habían dejado las armas y apoyaban a las fuerzas del orden.



8T "Orca" extrayendo a patrulla MGP en las zona de Gracilozo de la Vega

americana, la entrega de botas de jungla, prendas de abrigo, colchonetas, visores nocturnos, GPS, equipos de comunicaciones, armamento más ligero calibre 5.56 mm, lanzagranadas de 40 mm, morteros tipo comando, etc. Entre otras muchas cosas, establecieron una diferencia la cual, aquellos que estuvimos sobre el terreno supimos apreciar.

De todas estas vivencias, también se ha considerado la asimilación de algunas enseñanzas:

Lección cuatro: combatiremos donde la patria lo requiera

Esta lección se inicia con una pregunta ¿La participación de la Marina de Guerra la proyección del poder naval sobre las alturas de Ayacucho y la ceja de selva fue necesaria?¿estábamos preparados?. Hoy a la luz de los hechos, se puede afirmar que fue una imperiosa necesidad, en ese momento definitivamente éramos lo mejor que la Nación podía ofrecer para combatir la lacra terrorista, pero el ser lo mejor no incluía el estar verdaderamente capacitados para combatir la subversión; aunque disposición, voluntad y capacidad profesional no faltaron para asumir el reto. En la actualidad a nivel de comando, aparte de las restricciones en el presupuesto, continúan dos preocupaciones para el comandante: la necesidad de esforzarse constantemente para resolver los problemas que plantea la defensa de los intereses 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.

Todo el tiempo debemos tener presente que nuestra profesión es la de las armas, su ámbito de aplicación es la guerra y que al llamado de la patria siempre vamos a acudir; cumpliremos órdenes y apoyaremos las decisiones del comando. Preparémonos para enfrentar un escenario cambiante.

Lección cinco: ganar a la población (corazones y mentes)

La doctrina de la Infantería de Marina, como proyección del poder naval sobre tierra, estaba completamente orientada a la guerra convencional, pensamiento que

influyó de sobremanera en la determinación de los objetivos, pues se apreciaba esto desde el punto de vista físico, y al disponerse la liberación de las zonas rojas[8], las operaciones se basaban en una concepción territorial; buscando ocupar un pequeño poblado, caserío o pueblo, para obtener una ventaja que condujera a la derrota militar del movimiento subversivo. La concepción de las operaciones cambió cuando se determinó que las personas y la población eran al mismo tiempo el objetivo y el propósito de esta lucha, que el senderismo buscaba imponer su voluntad e ideología política sobre la población y no tenía por el momento una concepción territorial.

Entonces, había que realizar un vuelco profundo para cambiar el rechazo inicial que tenía la población hacia la Fuerzas Armadas y en particular a las policía, por presuntos abusos, la barrera cultural, incluso raza e idioma. Para nosotros, el obtener la victoria dependería de una alianza verdadera y voluntaria con la población que nos permitiría acceder a información básica e inteligencia. Tuvimos que comprender que no se podía actuar como una fuerza de ocupación en nuestro propio país, y que los pobladores de esos lugares, que pueden parecer tan ajenos y distantes son tan peruanos como nosotros.

Se optó por afianzar estos lazos, con una presencia que no se limitaba al aspecto de seguridad, participando en la salud, educación, bienestar, alimentación etc., de la población, mediante con las acciones cívicas, asi como difundiendo y generando más que obligaciones, solidaridad y compromiso para combatir el terrorismo por medio de las rondas campesinas.

Nuestra Institución mantiene vínculos indisolubles con la población, que son motivo de orgullo, pues en el transcurrir de la historia de la Nación, la Marina de Guerra siempre ha sido considerada como respetuosa de las gentes, del derecho, normas y principios constitucionales, situación que se refleja en la elección de nuestro Gran Almirante Miguel Grau Seminario como "Peruano del Milenio" y en el prestigio que tenemos en nuestra sociedad.

Lección seis: conoce a tu enemigo.

Sun Tzu, el gran estratega chino propugnó hace 2000 años: si conoces a tu adversario y te conoces a ti mismo, podrás lograr la victoria sin correr ningún peligro de derrota. En los primeros años de lucha por la pacificación, el cumplimiento se tornó de este precepto en una tarea difícil ya que la propia naturaleza clandestina de los movimientos subversivos, impedía un mayor conocimiento de su estructura, peor aun Sendero Luminoso se

8. Áreas o poblaciones bajo el control de Sendero Luminoso.
9 En sus propios conceptos Sendero Luminoso, denominaba así a la "guerra prolongada", concibiendo la UNIDAD de sus dos áreas de aplicación: el campo y la ciudad. El campo como área principal de operaciones buscando cercar las ciudades, que eran consideradas como complementarias.



Infantería de Marina en San José de Cecce

consideraba un movimiento autárquico, que desarrollaba la "guerra popular unitaria[9]", con sistemas de seguridad compartimentados de manera celular, orientado por la verdadera interpretación del marxismo-maoísmo-leninismo, aplicado a la realidad nacional peruana, que derivaba en el "Pensamiento Gonzalo" (que ninguno conocía) y que ni siquiera se preocupaba en reconocer la autoría de los atentados terroristas que cometía. Nadie en la actualidad puede negar que la inteligencia, como herramienta para derrotar al terrorismo no es sólo importante sino que se constituye en pieza fundamental para lograr la victoria en este tipo de conflictos. Bajo estas circunstancias, fue imperioso el desarrollo y empleo adecuado de la inteligencia táctica o de combate, necesaria para entregar información útil para el desarrollo de las operaciones y toma de decisiones al nivel de combatiente, y de igual o mayor importancia fue la inteligencia estratégica que, en otro escalón, permitió la toma de decisiones de conducción política para proyectar la acción contra el terrorismo con visión de futuro, atacando este mal desde sus raíces. El elemento más importante para la obtención de información al nivel táctico fue la población y su identificación en la lucha contra el terrorismo se reflejó en la individualización y aislamiento de los delincuentes terroristas.

Lección siete: entrene a sus tropas como espera que combatan.

Este precepto napoleónico adquirió vigencia, al comprometernos en una forma de conflicto que requeriría más que el accionar militar. Ni siquiera las unidades de combate mejor entrenadas estarán preparadas para efectuar los cambios de percepciones y actitudes de la población civil, así como desarrollar operaciones de combate dentro del ámbito del derecho internacional humanitario y las actividades que les exigirán las operaciones cívico-militares, si es que primero no han recibido entrenamiento adicional en este tipo de operación. No sólo las habilidades necesarias en combate tienen aplicación en este tipo de misión, por lo que fue y es necesario implementar cursos y dar instrucción sobre el trato a la población civil, respeto a los derechos humanos, derecho internacional humanitario e implementar programas de acción cívica y asistencia social.

Los hechos de presuntas violaciones de derechos humanos por parte de miembros de nuestra institución se constituyeron en casos aislados y son la

excepción, nunca fueron la norma general. El futuro y el dictamen de la historia serán la aseveración de nuestro correcto accionar en la zona de emergencia.

Sin embargo, esta máxima abarca mucho más de lo que acabamos de exponer, también exige la asignación de medios y recursos para poder brindar un adecuado nivel de adiestramiento y entrenamiento al personal que participará en este tipo de misiones. Los principios de liderazgo establecen que las órdenes deben ser posibles de ser cumplidas, si es que son dadas a quien sea capaz de hacerlas y proporcionarle los medios para ejecutarlas. Somos conscientes de las limitaciones logísticas que tenemos y a menudo hemos respondido innovando, optimizando los pocos recursos que la nación nos brinda, procurando lograr el mayor provecho de ello, con la convicción de lograr combatientes que llegado el momento, demuestren no tan solo amor a la patria y voluntad de servicio, sino obtengan la victoria en los conflictos que se vean comprometidos.

Lección ocho: la tecnología no es lo más importante[10].

Para cuando fueron atendidos los requerimientos logísticos operacionales, la experiencia que se había acumulado era bastante. Por ejemplo, la mayor parte de nosotros éramos expertos navegantes y la llegada de un posicionador satelital (GPS), nos dio la confianza de confirmar que el punto al que habíamos llegado sobre el terreno era realmente ese, el posicionador satelital se constituyó en gran ayuda, pero es justo señalar que el aparato no patrullaba ni empleaba la brújula por nosotros.

El hecho de contar con uniformes que se secaban fácilmente, botas adecuadas que garantizaban que después de unos días de patrulla todavía estemos con los pies protegidos, el poseer protección contra los zancudos y otros insectos, entre varias cosas, definitivamente tenía un impacto positivo en la moral de los combatientes.

Los equipos mucho más ligeros, con mayor potencia de fuego, en mejores condiciones de control táctico por las comunicaciones, aunados a la experiencia de operar en condiciones de casi nulo soporte logístico, señalaron una ventaja, pero esta no se constituyó en una superioridad determinante por las propias características de este tipo de conflicto. Los expertos ya han establecido que 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) y que los conflictos del futuro se pelearán en lugares donde la alta tecnología no constituya una ventaja, esta dependerá de las circunstancias del combate, el teatro de operaciones, el

10. Obviamente en la actualidad, la influencia de la tecnología varía según el tipo de operación que se realice: aérea, naval o terrestre; en este caso nos referiremos a las operaciones terrestres orientadas a este tipo de conflicto.

adversario y el objetivo.

Los multiplicadores de combate, avances tecnológicos y en general cualquier sistema de armas no ganarán una batalla por sí solos, son medios que convenientemente empleados por profesionales de armas nos conducirán a la victoria. La tecnología contribuirá al desarrollo de nuevas capacidades en las unidades y al logro del éxito, pero son los hombres con iniciativa individual y colectiva, disciplinados, con conocimiento y convenientemente motivados, los que la aplicarán y sacarán provecho de ella.

III. Nuestra Institución en la cuenca del Marañon y el Ucayali.

El 8 de octubre de 1987, los emerretistas desarrollaron su lucha armada con la guerra rural incursionando violentamente en el departamento de San Martín. Esta fecha fue escogida por coincidir con el aniversario de la captura y muerte de Ernesto "Che" Guevara en Bolivia. Ante estas acciones y con indicios de propagarse el brote terrorista, la Fuerza Naval de la Amazonía se despliega en los ríos de las cuencas del Marañon y del Ucayali, transportando abordo al destacamento de Infantería de Marina establecido en Iquitos con un efectivo aproximado de trescientos hombres.

En 1989 el MRTA se encontraba



En el Ucayali 1990

posicionado en Contamana y Puerto Inca[11], asimismo tenía disputas territoriales con Sendero Luminoso, básicamente por la obtención de cupos provenientes del narcotráfico que permitieran sostener sus planes.

En estos años también se acuñó el término narco-terrorismo al haberse confirmado la presencia y directa participación de los delincuentes terroristas en el narcotráfico, porque proporcionaban seguridad en las pistas y aeropuertos clandestinos, a cambio de armas, radios y pertrechos logísticos.

En 1990, el Gobierno ordenó el traslado de área de responsabilidad de nuestra institución a las zonas de los departamentos de Ucayali, Huánuco y Loreto, los cuales se encontraban en estado de emergencia por el accionar de las organizaciones terroristas Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru, financiadas por el narcotráfico. En dicha zona que abarcaba casi 42.000 kilómetros

11. Contamana provincia perteneciente al departamento de Loreto, situado a orillas del río Ucayali. Puerto Inca, centro poblado ubicado a orillas del río Pachitea, departamento de Huánuco.

cuadrados, se estableció la Fuerza de Tarea 100 (FT-100), disponiéndose la formación de bases a cargo de Infantería de Marina en Aguaytía, Boquerón del Padre Abad, Libertad, Huipoca, San Pedro de Chio, San Alejandro, Von Humbolt, Puerto Inca, Contámana, Atalaya, Puerto Oriente, Zorrillos, Nueva Requena, Pucallpa, básicamente a lo largo de dos ejes, la carretera Federico Basadre y la Marginal de la Selva.

Se debió combatir con mayor intensidad, dada la extensa zona de responsabilidad, en la cual fue necesaria la presencia física que garantice la seguridad de los pobladores y sobre todo la presencia del Estado. Esta situación exigió un proceso de rotación y relevo de personal que acarreó desgaste y afectó el bienestar de los destacados a la ZZEE, razón por la que el Alto Mando Naval, dispuso la formación de los batallones ligeros de combate (BALICO) y posteriormente los batallones ligeros de Infantería de Marina (BALIM), integrados por marinos de diversas calificaciones y especialidades, a quienes se le encomendó la misión de pacificar y restablecer el orden interno en dicha zona. Cabe destacar la formación del destacamento "ZULÚ", integrado por personal de operaciones especiales y comandos de infantería de marina, que aprovecharon la información de inteligencia y la tecnología para actuar puntualmente contra los elementos subversivos.

Otro hecho que a menudo pasa desapercibido y que dice mucho de la calidad profesional y moral del Personal de nuestra Institución, es la defensa de la Capitanía de Yurimaguas efectuada por personal de Infantería de Marina y Guardacostas el 26 de mayo de 1992, que evitó la caída de esa instalación en manos de los emerretistas durante la toma de Juanjuí, enfrentándose a 300 terroristas aproximadamente, fuertemente pertrechados, según su propia versión. En esta acción hubo que lamentar la pérdida de un tripulante de dotación de la capitanía.

También es importante y necesario destacar el valioso apoyo de la Fuerza Naval de la Amazonía de ese entonces y de la Aviación Naval, ya sea como elemento de transporte, de apoyo de fuegos o como medio de evacuación médica, que tuvo una contribución importante en la moral y espíritu combativo de quienes participaron, pues ya fuere en las alturas o en medio de la vegetación de nuestra selva, nunca nos sentimos solos.

El escenario cambió, aumentaron los actores y otros factores que influirían directamente en el desarrollo de las operaciones, lo que nos dejó nuevas lecciones:

Lección nueve: llene el vacío de capacidades (lucha contra el narcotráfico)

Hasta la fecha continúa la discusión si combatir el narcotráfico es una función que corresponde a las Fuerzas Armadas. Para nuestro caso lo cierto es que el vínculo entre terrorismo y narcotráfico estaba comprobado y surgió la necesidad de enfrentar al crimen organizado en


Integrándose con la población, Ayacucho 1984

forma de carteles o firmas de narcotraficantes que servían de soporte logístico a las organizaciones terroristas; sin embargo, el crimen o la delincuencia no constituyen parte de la doctrina operacional de las Fuerzas Armadas y requirió de una nueva manera de entender estos problemas, pues la propia naturaleza de las instituciones armadas establece que están entrenadas para entablar la guerra y actuar en defensa del territorio patrio. Por otro lado, las operaciones policiales orientadas contra el crimen organizado que junto con el narcotráfico y terrorismo son consideradas amenazas transnacionales, que en muchos casos superan las capacidades de la Policía Nacional, ya que actualmente en los nuevos escenarios lo más probable es que confronten ejércitos privados o movimientos guerrilleros, lo que refleja precisamente el "vacío de capacidades" que existe entre las fuerzas policiales entrenadas para luchar contra el crimen y las fuerzas militares entrenadas para la guerra.

Algunas Fuerzas Armadas de otros países han implementado su doctrina y tipifican el desarrollo de las operaciones en este ambiente como otras operaciones militares (MOOTW) o las operaciones de estabilidad y apoyo (SASO)

La aparición de nuevos actores y el escenario cambiante se constituyen en un imperativo para que el concepto seguridad se amplíe e incluya aquellos asuntos que tendrán un impacto directo en la estabilidad de un Estado y en el bienestar de la población.

Fue necesaria la aparición de un nuevo ente legal que faculte a las FF.AA. en este tipo de lucha, lo que costó una serie de errores por desconocimiento de procedimientos y tecnicismos, que debieron ser incluidos en el currículo de formación de los combatientes asignados a la zona de emergencia. Agreguemos el factor moral que en un medio de corrupción y delincuencia como es el narcotráfico es una necesidad para enfrentarlo con éxito. Creo que los valores inculcados al personal que cumplía este trabajo y el proceso de aprendizaje durante el desarrollo de las operaciones, se constituyeron en el cimiento para alcanzar la pacificación del país.

Lección diez: combatiremos del lado de la ley (marco legal adecuado)

Si algo aprendimos dolorosamente fue observar muchas veces la impunidad de los senderistas y emerretistas al cometer sus crímenes y ser capturados. En cualquier sociedad el terrorismo daña y

Patrulla IMAP, con apoyo de fuego aéreo



destruye y sus consecuencias van más allá de los delitos que observamos: destrucción de bienes, muertos y heridos. Lo que produce es un hondo trastorno en nuestro sistema de vida, en los valores, conceptos de justicia, de seguridad que se reflejan en todos los ámbitos de nuestra sociedad. La sociedad necesita tener confianza en la seguridad que el Estado le brinda, en un sistema jurídico que asegure el castigo de los que generan crimen y destrucción y que también asegure la protección de las instituciones y personas que tienen a su cargo el combatir este flagelo. Actuar de manera contraria es favorecer y también un logro del accionar terrorista.

La Marina de Guerra enfrentó al terrorismo amparándose en el sistema legal existente en esa época, fuimos conscientes de las limitaciones que tenía y de qué forma era vulnerado, aprovechándose de los vacíos legales existentes, por lo que fue necesario establecer un nuevo sistema legal acorde con la naturaleza de la guerra que librábamos, creando leyes que en circunstancias especiales facilitaban las investigaciones, permitían atrapar y castigar a los ideólogos y autores de actos terroristas, así como proporcionar las herramientas para prevenir nuevos atentados.

En la actualidad, el accionar terrorista a cambiado, ya no busca una respuesta desmedida por parte de los organismos represores del Estado, sino aprovechar los supuestos daños, violaciones o excesos ocurridos durante la ejecución de acciones legales, o peor aun durante el desarrollo de acciones presuntamente ilegales, por medio de seudo organizaciones defensoras de derechos humanos que actúan en comisiones internacionales o en las ONG. Existen dos claros ejemplos de esta nueva orientación y son las denuncias presentadas en enero del 2005 contra 11 efectivos de nuestra institución por el presunto delito de "asesinato con ferocidad"[12] por las acciones en el control del motín en El Frontón, así como las denuncias presentadas en el año 2000 a los comandos participantes en la operación Chavín de Huántar, proceso que fue declarado cerrado con la conclusión de que todos los 14 integrantes del grupo del MRTA encargado de la toma de la embajada murieron en "un escenario de claro enfrentamiento militar".

Tenemos la certeza de que combatir del lado y amparados por la razón y la

12. En enero del 2005 el juez Omar Pimentel Calle, titular del segundo juzgado provincial, abrió proceso penal contra 11 efectivos de nuestra Institución por el delito de asesinato con ferocidad.

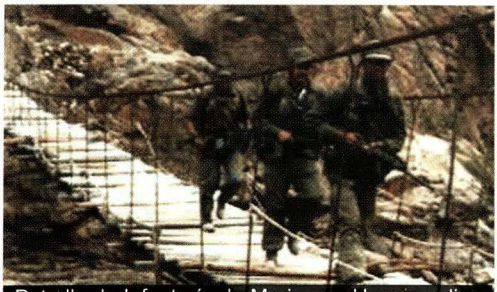
justicia; los valores que nos han sido inculcados, afirmados al forjarnos como marinos, legitiman nuestro accionar. Aseguremos en el futuro el respaldo de las leyes, revisando permanentemente el sistema legal, estableciendo nuevos criterios que garanticen la protección jurídica de quienes acudimos al llamado de la defensa de la patria.

Lección once: esta es una guerra de movimientos

Desde el punto de vista militar, para combatir la subversión es necesaria la movilidad táctica y esta se refiere básicamente a dos aspectos: el primero relacionado con las fuerzas y su capacidad de desplazarse sobre el terreno a pie, en particular las de infantería que son las únicas que pueden penetrar, conservar, hacer presencia u ocupar un territorio, y el segundo referido a los vectores aéreos y fluviales, en nuestro caso, como medios de transporte, soporte logístico, apoyo de fuegos y evacuación médica.

Para lograr la movilidad táctica en el terreno es necesario preparar rigurosamente a las fuerzas para lograr un excelente estado físico, a la par de obtener conocimiento del terreno, de lectura de cartas, supervivencia y también dotándolas de equipo adecuado ligero y resistente, con armamento liviano de gran poder de fuego. Conducidas con liderazgo e iniciativa, para actuar sin supervisión y preparadas para actuar con el menor preaviso.

Hoy en día se ha desarrollado el concepto de despliegue rápido, pero



Patrulla de Infantería de Marina en Huancavelica

muchas veces se confunde esta idea con el solo hecho de llegar al punto de aplicación de fuerza, es decir se interpreta como la capacidad de la unidad de ser transportada de un punto a otro en un mínimo de tiempo, cuando debería entenderse que esta capacidad no se limita a un problema de transporte, sino al desarrollo de operaciones posteriormente al despliegue. La agreste geografía de nuestro País y la casi inexistencia de vías de comunicación en los lugares donde se desarrollan las operaciones influyen de sobremanera para concluir que el medio más adecuado para el transporte y apoyo de las unidades comprometidas en este tipo de operaciones son los helicópteros y aviones de carga con capacidad de despegue en pistas cortas y poco preparadas. Es importante realzar la capacidad profesional de las dotaciones aéreas de nuestra aviación naval y las tripulaciones de los buques fluviales y lanchas rápidas, que a pesar de las limitaciones de los medios, se constituyeron en soporte moral y material para la ejecución de las operaciones. Son ellos quienes contribuyeron a materializar esta guerra de movimientos.

IV. Del campo a la ciudad, accionar terrorista en zonas urbanas

Los planes militares, tanto de los emerretistas como de los senderistas, concebían el traslado de la lucha rural a la ciudad, por lo que en las operaciones aparecieron nuevos términos definiendo formas de lucha y sus elementos operativos, es así como escuchamos nombrar los infames pelotones de la muerte senderistas y comandos urbanos emerretistas; de paros armados, cercos, coches bomba, apagones, atentados selectivos, aniquilamientos, cárceles del pueblo etc. Palabras del argot terrorista que empezaron a resultar dolorosamente familiares.

El líder senderista Abimael Guzmán Reynoso cambió su estrategia concentrando las operaciones de Sendero Luminoso en las ciudades. El momento álgido de este período fue cuando el gobierno declaró el Estado de emergencia en Lima y Callao el 20 de Agosto de 1982.

La Marina de Guerra fue calificada por los senderistas como una institución caduca, clasista y de origen oligárquico, cuyo significado en la ideología comunista es equivalente a condenada a desaparecer, ya que es la única forma de "remover la ciudad desde sus cimientos" para establecer la República de la Nueva Democracia. Este mensaje fue correctamente interpretado por el Alto Mando Naval y se tomaron varias decisiones a partir del año 1986, entre ellas, la creación del Servicio de Protección y Seguridad Naval (SERPROSENAV) integrado por marinos de todas las calificaciones y especialidades, con la finalidad de brindar seguridad, vigilancia a instalaciones, personal y familia naval, ampliando esta función al bienestar social en los asentamientos humanos del área de responsabilidad por medio de acción cívica. También como medida de prevención y disuasión ante las acciones terroristas, se formó la Unidad Especial de Combate de Infantería de Marina, unidad que nace con misión específicamente anti-terrorista urbana.

Estas medidas no impidieron que el terrorismo de cualquier manera cobrara víctimas de todos los grados. Entre los atentados terroristas más saltantes se encuentran el realizado en contra del vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi[13], al capitán de navío Juan Vega Llona asesinado en La Paz, Bolivia[14], al contralmirante Carlos Ponce Cannesa[15],

13. Atentado senderista realizado el 14 octubre de 1986 en Lima contra el Vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi, ex Comandante General de la Marina y Presidente del Banco Industrial. El 18 de octubre fue llevado a Estados Unidos donde falleció.
14. El 6 de diciembre de 1988 en La Paz, Bolivia un comando senderista asesinó al Capitán de Navío Juan Vega Llona, destacado en al zona de emergencia de Ayacucho en 1984 y protagonista de los sucesos de El Frontón en 1986. Fue ascendido póstumamente al grado de Contralmirante.
15. El 5 de mayo de 1986 el Contralmirante Carlos Ponce Canessa, fue asesinado por elementos de los destacamentos urbanos de los comités metropolitanos senderistas en Magdalena- Lima.



Infante de Marina, inspeccionando comités de autodefensa en Atalaya



Asalto a la residencia del Embajador del Japón Operación "Chavín de Huántar"

el ataque al personal naval en la curva de Nueva Esperanza[16] y el atentado con explosivos a la movilidad de francos de personal de Infantería de Marina[17].

En 1990 se establece la Base Contra Subversiva Bocanegra en el asentamiento humano del mismo nombre, situado en las cercanías de las instalaciones de Aviación Naval

En 1991, Abimael Guzmán traslada la mayor parte de sus contingentes a la ciudad, declarando que ya había llegado al equilibrio estratégico. Sendero apuntaba a completar y estrechar el cerco sobre Lima e iniciar acciones ofensivas en la Capital a fines de 1992.

Un acontecimiento importante que varió los planes de los senderistas fue la captura de Abimael Guzmán el 12 de setiembre de 1992, lo que originó un cisma en Sendero, la aparición de dos líneas, una con tendencia a suspender las acciones armadas y entrar en un proceso de negociación para la firma del Acuerdo de Paz (línea oportunista de derecha) y otra que promulgaba continuar con las acciones armadas (línea liquidacionista de izquierda).

Con la captura de los dos líderes subversivos, Víctor Polay alías camarada "Rolando" cabecilla del MRTA fue capturado el 9 de junio del mismo año; los movimientos terroristas disminuyeron cuantitativa y cualitativamente sus acciones, como consecuencia de este serio revés de nivel estratégico.

Hasta la fecha las acciones terroristas continúan, SL y el MRTA consideran que han perdido una batalla política mas no la guerra, todavía existen rezagos subversivos que hay que combatir.

16. El 16 de agosto de 1985 se perpetró un ataque por elementos senderistas a personal naval que se encontraba en un paradero en la curva de Nueva Esperanza, con un saldo ocho heridos.
17. El 16 de setiembre de 1991 en la autopista Ventanilla-Mi Perú, el ómnibus de franco de personal de Infantería de Marina sufrió un atentado con artefacto explosivo (coche bomba) con un lamentable resultado de dos muertos y varios heridos.

V. Debelación del motín en el penal San Juan Bautista, El Frontón.

Durante los primeros meses de gobierno del presidente Alan García Pérez, se incrementaron considerablemente las detenciones de presuntos delincuentes terroristas, lo que originó que las cárceles del país se abarrotaran considerablemente.

Desde el 7 de febrero de 1986, Lima y Callao habían sido declarados en Estado de emergencia, habiéndose decretado el toque de queda; asimismo se amplió el Estado de emergencia a 21 provincias.

El 16 de junio de 1986, se inició en Lima la XIII Conferencia Internacional Socialista de Mujeres y el XVII Congreso Internacional Socialista, con la participación de estadistas y líderes de más de cuarenta países; lo que atrajo la atención de numerosos periodistas extranjeros en el Perú. En forma coincidente el mismo día, el Sindicato Nacional de Trabajadores Penitenciarios (SINTRAP) notificó al Instituto Nacional Penitenciario (INPE), el paro indefinido que iniciarían a las cero horas del día 18. Esta paralización motivó a la autoridad del INPE a disponer la suspensión de las visitas a los establecimientos penales y los traslados de los reclusos a las diligencias judiciales, lo que provocó las protestas de los internos que aumentaron la tensión ya existente en las cárceles de Lima y Callao.

El 18 de junio de 1986, bajo pretexto de evitar su traslado al penal San Pedro (San Juan de Lurigancho), los internos acusados o sentenciados por terrorismo se amotinaron, argumentando la ausencia mínima de condiciones de vida en las cárceles, la lentitud de los procesos judiciales y el maltrato sistemático a los internos, internos acusados y sentenciados por terrorismo de los centros penitenciarios de San Pedro (Lurigancho), San Juan Bautista (El Frontón) y Santa Mónica (Chorrillos); sincronizadamente se amotinaron en sus respectivos centros penitenciarios. Aproximadamente a 06:00 horas de ese día internos acusados y sentenciados por terrorismo pertenecientes a Sendero Luminoso que se encontraban recluidos en el Pabellón Azul de El Frontón, toman a tres ex guardias republicanos como rehenes.

Los senderistas se habían preparado con meses de anticipación para un enfrentamiento armado con las fuerzas del orden. esta preparación consistió en el reforzamiento de las paredes del pabellón; la construcción de un refugio a manera de sótano y pasadizos en todo el contorno por debajo de la losa de concreto del primer piso, así como túneles por fuera del perímetro del pabellón; y el reforzamiento de las puertas de ingreso con planchas metálicas y piedras. Asimismo, la elaboración de chalecos blindados con piedras y armas artesanales como lanzas, flechas, dardos, lanzallamas rudimentarios, bombas Molotov, artefactos explosivos caseros –los llamados quesos rusos–, entre otros. adicionalmente, contaban con una

abundante provisión de agua, alimentos y medicinas para efectos de la intervención militar en los penales.

Con el objetivo de restablecer la autoridad el gobierno promulgó el Decreto Supremo N° 006-86-JUS, declarando a los establecimientos penales como "zonas militares restringidas", por lo que se impidió el ingreso de autoridades civiles, es decir, jueces y fiscales.

El gobierno asignó a la Marina de Guerra la responsabilidad de dirigir la operación de rescate en el penal del frontón, al Ejército en el penal San Pedro (Lurigancho) y a la Fuerza Aérea en el penal Santa Bárbara (Callao). La dirección de las operaciones recayó en el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Después del fracaso de la comisión de paz, se procedió a la primera fase de la intervención, que estuvo a cargo de la Guardia Republicana, la cual contó el apoyo de las Fuerza de Operaciones Especiales (FOES), para la apertura de boquetes en el pabellón Azul. Los terroristas hicieron caso omiso a las órdenes de rendición, ofreciendo violenta resistencia ante lo cual intervino el personal de Infantería de Marina, al mando del capitán de navío Juan Carlos Vega Llona, lográndose debelar el motín, perdiendo la vida tres infantes de marina y siendo heridos muchos otros[18].

VI. Operación Chavín de Huántar, rescate de los rehenes de la Embajada del Japón

El martes 17 de diciembre de 1996 un comando del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru formado por catorce (14) terroristas al mando del Delincuentes Terroristas (DDTT) Néstor Cerpa Cartolini, asalta la residencia del embajador de Japón en Lima, y toma a centenares de rehenes entre los que se encontraban miembros del Cuerpo Diplomático, ministros, congresistas, funcionarios públicos y notables residentes japoneses en Lima.

De inmediato los terroristas presentan su principal demanda: la liberación de los rehenes a cambio de la excarcelación de todos los terroristas integrantes de su movimiento que purgan prisión en las diferentes cárceles del país.

Después de ciento veintiséis días de negociaciones, habiendo agotado la solución pacífica, se optó por lo que se había planeado en forma paralela: la salida militar, la misma que debía realizarse con toda precisión; la intervención militar debía ser precisa y oportuna. El planeamiento estuvo basado en información obtenida a través de los rehenes y artificios electrónicos, que permitieron obtener una idea detallada de los movimientos de los terroristas

18. Fallecieron durante los enfrentamientos el Tec 1° Ima Marino Palacios David, OM 1° Edilberto Jiménez Guardia y el Al III Ima Marco Antonio Ramírez Gómez. También resultaron heridos el C. de C. Luis Enrique de la Jara Murillo y el OM 2° Ima. Carlos Palomo Bravo, OM 2° Ima. Carlos Flores Calle, OM 2° Ima. Fidel García Chamorro y el Al III Ima Juan Ipanaqué Trelles. Respecto a los terroristas abatidos se tiene información de 111 muertos y 34 sobrevivientes.



Asalto a la residencia del Embajador del Japón Operación "Chavín de Huántar"

La exitosa operación se inició a las 03.30 horas en la tarde del 22 de Abril de 1997 con la intervención de 140 comandos de Infantería de Marina y de la Brigada de Fuerzas Especiales del Ejército Peruano que en forma conjunta irrumpieron violenta y sorpresivamente en la residencia diplomática japonesa asaltada por los terroristas del MRTA. La alta preparación de nuestras fuerzas armadas y en particular del personal miembro de nuestra institución quedó demostrada con la liberación de 72 rehenes, mediante la ejecución de esta brillante operación militar, teniendo que lamentar la muerte del vocal supremo Carlos Giusti Acuña y de los oficiales del Ejército teniente coronel Juan Valer Sandoval y teniente Raúl Jiménez Salazar.

Los acontecimientos descritos anteriormente, por darse en un mismo ámbito operacional pero en situaciones muy distintas, nos dejan las siguientes lecciones:

Lección doce: combaten los hombres no los buques

Este viejo aforismo refleja la adaptabilidad del personal naval para afrontar nuevos retos, en escenarios tan distintos y tal vez ajenos a los de su calificación o especialización, pertenecientes a dependencias de tierra o a unidades navales. Después de recibir una adecuada preparación inicial se constituyeron los BALICOS, BALIM, SERPROSENAV para desempeñarse en la selva o en la ciudad. Mención aparte hago del personal de Infantería de Marina integrante de la Unidad Especial de Combate hoy Batallón de Comandos, que recibió un entrenamiento específico para una tarea puntual que logró exitosamente, lo que no se hubiera logrado sin la previsión.

Pero es necesario destacar, las funciones y tareas que cumplieron los oficiales y personal subalterno en el campo durante estos años, asumiendo responsabilidades ajenas para lo que habían sido preparados, oficiales bisoños desempeñándose como jefes político-militares en determinadas áreas, asumiendo con el afán de lograr el apoyo de la población, como jueces, policías, organizadores de actividades, presidiendo ceremonias, disponiendo apoyo médico etc. en fin, procurando representar al Estado de la mejor forma. Pero su responsabilidad no acababa allí, por la propia naturaleza de la lucha

contra el terrorismo era necesaria la ejecución de operaciones de manera descentralizada en lugares donde existen problemas de comunicaciones para el comando y control, dificultades para la evacuación o el apoyo de fuegos, para el soporte logístico y una larga lista de etcéteras, siendo todo esto superado con creces, pues el personal demostró que puede operar en un medio ambiente hostil con mínima o inexistente supervisión.

Los líderes que nuestra institución forje en el futuro deberán ser expertos en tácticas y maniobras, conocimiento actualizado de la tecnología y su aplicación operacional, así como de las normas y leyes que se constituirán en reglas de enfrentamiento, todo unido con sólidos valores y criterio adecuado, reto bastante difícil que nos compromete a todos.

Lección trece: los escenarios futuros son inciertos.

El personal de nuestra institución tiene la experiencia de haber realizado operaciones para combatir la subversión en teatros tan diferentes como son la sierra, selva y en la ciudad, realidad que se adapta perfectamente a las predicciones de los escenarios denominados terrenos compartimentados, donde se desarrollaran los conflictos del futuro, en los que la tecnología ofrece una mínima o ninguna ventaja al que la posee, con la diferencia que los escenarios geográficos donde desarrollamos las operaciones correspondían a una amenaza específica: el terrorismo.

Hoy debemos tener en cuenta que ya existen otros factores que determinarán los conflictos del futuro y que afectarán la seguridad nacional de una manera que tenemos que prever:

- La globalización, que trae como consecuencia que cualquier hecho aislado puede afectar la economía, sociedad y cultura a nivel mundial, por lo tanto los intereses de los países.
- La pretendida variación de los conceptos de soberanía nacional y orden internacional.
- La aparición de amenazas transnacionales[19], incluido el terrorismo.
- El nuevo escenario estratégico global ha hecho que se considere a las nuevas amenazas con un carácter común a todos los países y una naturaleza más variada; la inseguridad resultante es superior a todas las situaciones conocidas con anterioridad, en las cuales aparecen nuevas amenazas sumadas a las ya conocidas, lo que trae como consecuencia la incertidumbre sobre el futuro y la complejidad que caracteriza a la seguridad actualmente.

Esta realidad plantea en el futuro doble reto para el comandante: desarrollar en sus unidades capacidades

19. Agrupadas en cinco categorías generales que plantean las amenazas más urgentes a la seguridad humana, al Gobierno y a la estabilidad internacional. Éstas incluyen el crimen transnacional, el terrorismo transnacional, la migración internacional descontrolada, las enfermedades y pandemias internacionales, la degradación del medio ambiente y cambio de clima a nivel global.

de guerra convencional y no convencional, con la dificultad de las restricciones económicas impuestas por la reducción de gastos militares como tendencia mundial.

Lección catorce: la tecnología y la actualización del conocimiento son una necesidad de las FF.AA.

Esta lección es un hecho innegable y que no requiere mayor explicación. La toma de la residencia del embajador del japón, nos muestra los resultados de una operación militar que contempla en su planeamiento la utilización de algunos adelantos y avances tecnológicos, como microcámaras y otros artificios electrónicos, que permitieron obtener información de manera encubierta, con la finalidad de minimizar los riesgos para la intervención militar en las instalaciones, facilitando la toma de decisiones.

De igual manera, en la zona de emergencia se emplearon medios electrónicos para interceptar comunicaciones e incluso determinar las posiciones de los elementos terroristas.

Los cambios de todo orden que la tecnología impone son decisivos, por lo que es una necesidad evolucionar y adaptar la forma de empleo de las fuerzas, afectando la conducción táctica y transformando también las orientaciones estratégicas. Estos efectos necesariamente producen una reformulación en la orgánica y conformación de las unidades que serán empleadas en los escenarios donde se prevea el empleo de las mismas.

Sin embargo, la tecnología de por sí no representa la solución de ningún problema militar, más bien la tecnología en algunos casos posibilita la solución del problema. El avance de la tecnología en los últimos años ha sido rápido y sostenido, desencadenando sus principales efectos en la potencia de fuego, protección, movilidad, sistemas de mando y control e inteligencia.

Nuestra profesión exige innovar, durante tiempos de paz debido a la necesidad de hacer más eficiente, el uso de los pocos recursos optimizando su empleo, simplificando y planteando nuevos procedimientos, así como reestructurar organizaciones e introduciendo en sus doctrinas los conceptos de versatilidad, porque existe incertidumbre respecto al tipo de amenaza; flexibilidad, porque hoy no sólo operan en forma conjunta, sino que también en fuerzas combinadas multinacionales, y el de movilidad, caracterizada por la capacidad de proyectar las fuerzas a las zonas de conflicto, sin olvidar invertir en las tecnologías adecuadas para aumentar las capacidades de la fuerza. Nada de lo descrito puede ser realizado sin un análisis profesional, basado en el conocimiento de las tecnologías, necesidades, requerimientos, realidad nacional y de sus posibles implicancias en el desarrollo de las operaciones, obviamente experimentado y ensayado en tiempo de paz por ser este el período de menor riesgo si tomamos una decisión equivocada.

Lección quince: la tendencia operacional futura será la ejecución de operaciones conjuntas.

Históricamente siempre hemos estado presentes en todos los hechos de armas para la defensa de la nación. Durante la lucha contra la subversión se ejecutaron operaciones conjuntas bajo el comando del Ejército con relativo éxito, pues cada una de las instituciones comprometidas pretendía desempeñar un papel preponderante en el desarrollo de las operaciones, interfiriendo en algunos casos la cadena de mando y limitando la autoridad de los oficiales en operaciones e incluso misionando a otras unidades o patrullas de su propia institución, con la finalidad de aprovechar información o inteligencia que conduciría hacia algún logro, donde ya existían unidades comprometidas.

En la actualidad, 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 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.

Atendiendo a nuestra propia realidad es imposible que una sola institución cuente con todos los medios que le permitan desplegarse, prestar apoyo de fuegos, evacuar o trasladar personal, soporte logístico etc. Por lo que ejecutar operaciones de manera conjunta se constituye en una necesidad, sea orientado el esfuerzo bélico hacia la guerra convencional o no convencional, lo que otorga a las operaciones en su contexto más amplio un carácter multidimensional, abarcando los medios de combate de aire, mar, tierra, espacio y espectro electromagnético. Por supuesto, la adopción de estas capacidades serán definidas por la política de defensa y del papel que planteamos representar internacionalmente.

Esta tendencia, se vio reflejada con éxito durante la operación Chavín de Huántar. La Marina de Guerra contaba en ese entonces con la única unidad de combate especializada en rescate de rehenes, altamente profesional y entrenada tal como demostró al hacerse cargo de la instrucción de los comandos del Ejército participantes, así como de asumir la parte técnica de la operación al encargarse de la apertura de puertas y brechado, fuego selectivo con francotiradores y conformar los equipos de asalto.

Lección dieciseis: las estrategias comunicacionales serán parte del escenario de combate.

Ambas organizaciones terroristas, Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru ejecutaron atentados y acciones criminales con el propósito de crear un estado psicológico en la población que facilitase la

impregnación de su ideología, en sus propios términos: "generalizar el terror para ahuyentar voluntades". A pesar de que SL no reconocía la autoría de sus atentados, procuraba que estos sean difundidos por los medios de comunicación, primero los aniquilamientos (asesinatos selectivos), posteriormente los crímenes realizados de manera indiscriminada contra la población mediante coches bomba. De igual manera, el MRTA procuraba mostrar la imagen de ser un grupo armado que se conducía dentro de las normas de las leyes de la guerra y el derecho internacional humanitario, pero todo esto se desdecía con la ola de secuestros y asesinatos cometidos por las huestes terroristas. Los emerretistas[20], como parte de su estrategia, tendían a realizar acciones de mayor envergadura, como la toma de Juanjuí, Yurimaguas, Tarapoto, la fallida toma del Congreso y la toma de la residencia del embajador del Japón, todas con amplia cobertura periodística.

Otro aspecto importante es el empleo de los medios de comunicación como armas comunicacionales, buscando lograr la parálisis estratégica[21]. Como ejemplo, en los paros armados o manifestaciones es frecuente contar con la presencia de terroristas infiltrados, estas actividades son seguidas por los medios de comunicación que han sido convocados por los mismos delincuentes, buscando ejecutar acciones que procuren originar una reacción o medida de fuerza desproporcionada con lo acontecido y que esta sea enfocada de una manera completamente tergiversada, afectando la imagen institucional.

En el caso de la operación Chavín de Huántar, el accionar de los comandos se vio limitado en el aspecto de la sorpresa, ya que la residencia estuvo observada permanentemente por los medios de comunicación, situación estudiada por los emerretistas que les proporcionaba relativa seguridad y que pudo hacer fracasar la misión, lo que demuestra que cualquier fuerza puede ser igualada o superada mediante el empleo de medidas comunicacionales, influyendo en sus líderes políticos y población a través de la opinión pública e internacional, dilatando o afectando el proceso de toma de decisiones.

Otra consideración significativa es que el desarrollo económico, social y cultural ha generado una diferente visión de la guerra en la sociedad. No se toleran ni las víctimas propias ni los daños colaterales, de tal forma que la precisión de los ataques constituye un objetivo primordial y obligatorio. Hoy en día, la

20. Los delincuentes que componían las facciones terroristas Sendero Luminoso (SL) y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) eran llamados senderistas y emerretistas respectivamente.
21. El Coronel John A. Warden en su libro "El enemigo como sistema" conceptúa así a la imposibilidad física del enemigo para oponerse a nuestra voluntad. La parálisis estratégica puede obtenerse negando al enemigo la capacidad de responder racionalmente y de esa manera hacerle incapaz, mediante la destrucción de uno o más de sus centros de gravedad. Si un país es paralizado estratégicamente, es derrotado e impedido de usar sus fuerzas militares aún cuando estén intactas.

efectividad de una operación militar está subordinada a estos condicionantes.

De igual manera el desarrollo de los medios de comunicación ha acercado la guerra y los sufrimientos a todos los rincones del globo, de tal forma que la sociedad no tolera acciones contrarias a los derechos humanos, independientemente del lugar donde ocurran, esto se ve alimentado por organizaciones de fachada terroristas. Esta situación se constituye en un reto adicional a las ya planteadas, que exige otro tipo de capacidades, más allá de las puramente militares, por lo que resultará necesario comprometer otros campos no solamente el militar.

Lección diecisiete: seguid su ejemplo.

Algo de lo que estoy firmemente convencido es que la manera de conducir las operaciones en la zona de emergencia, fue influida por el legado de caballerosidad e hidalguía en el combate de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario. "Nunca causó más daño que el necesario" y se condujo en el combate dentro de las normas del pundonor y honor, en medio de la violencia. A pesar de que se recibía instrucción sobre derechos humanos y derecho internacional humanitario, creo que más nos guiábamos por los preceptos aprendidos como marinos en nuestros centros de formación, su trato al vencido, a los heridos y náufragos, el respeto a las poblaciones indefensas, el sentimiento de humanidad que lo animaba, eran memorias que se convertían en una guía firmemente amalgamada con el desempeño profesional durante las operaciones, teniendo en mente que conducirse fuera de estos criterios era una razón para caer en el deshonor, pues somos herederos de esa tradición y gloria.

Lección dieciocho: la esencia de la guerra no ha cambiado.

La aparición de nuevas formas de conflicto, el avance de la tecnología, la influencia de organizaciones internacionales que velan por el cumplimiento de las normas del derecho internacional humanitario entre algunos otros factores gobernantes, no han cambiado la naturaleza intrínseca de la guerra que es la violencia y como tal no se podrá separar de su dimensión humana.

Combatir la subversión, difiere en que el nivel de incertidumbre a que se ven sometidos quienes participan en ella aumenta; la neblina de la guerra es mayor, El campo de batalla es muy disperso, no lineal, sin frentes y puede abarcar todo el país. La respuesta a las interrogantes cuándo y dónde se transforman en un verdadero problema, que sólo pueden resolver hombres debidamente preparados, de tal manera para ganar la iniciativa; y cuando hablamos de preparación, debemos ser conscientes de que nuestra profesión se distingue de todas las demás profesiones por cuanto debemos resolver problemas e implementar soluciones en un ambiente hostil y muchas veces mortal.


En Puncos sobre los 3,400 m.s.n.m.

En este tipo de conflicto ambas partes poseen igual poder de fuego, es decir igual capacidad de hacer daño. Cualquiera que sean los métodos que adoptemos para desarrollar operaciones militares, al ejercer nuestra profesión, debemos aceptar que la guerra nunca será distante, incruenta o libre de riesgos; en todas sus formas continuará siendo guerra. La muerte y la destrucción siempre serán parte de la misma y los valores de estos elementos no menguarán 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 solo conoceremos llegado el momento del combate.

En este tiempo cuando existe una tendencia a considerar la tecnología como una panacea, continuaran siendo el corazón y la voluntad humana los que determinen la acción y los resultados en la guerra. Siempre habrá algún Marino que como integrante de una unidad de combate; dotación de buques, Aviadores, Submarinistas, Operadores Especiales o Infantes de Marina tenga que avanzar, manejar, navegar o volar hacia el frente, con la posibilidad de morir o sufrir alguna lesión.

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, permaneceremos siendo la garantía para la protección y desarrollo de la seguridad y los intereses vitales de la nación.

Operación
CHAVÍN DE HUÁNTAR

C. de F.
Segio Giampietri Ramos

Analizando el éxito del rescate en la residencia del embajador del Japón en el Perú

El 17 de diciembre de 1996, en momentos en que se celebraba una recepción diplomática, una célula terrorista del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), incursionó en la residencia del embajador de Japón acreditado en el Perú, y tomaron como rehenes a todas las personalidades congregadas para este evento. Ciento veintiséis días después, el 22 de abril del 1997, un comando elite integrado por 150 miembros del Ejercito Peruano y la Marina de Guerra, pondría fin a esta crisis de rehenes en una operación militar sin precedentes.

No cabe duda de que el éxito de la operación "Chavin de Huántar" se debió en gran medida al profesionalismo, la voluntad y el valor de los comandos de nuestras Fuerzas Armadas. No obstante, la acertada concepción estratégica y táctica de la operación, en sus fases de planeamiento y ejecución, fue instrumental para lograr el éxito de la misión encomendada; "la de rescatar a 72 rehenes con vida".

A siete años de esta hazaña militar, en una época en que el terrorismo ha sobrepasado el campo local, extendiendo sus operaciones a nivel regional y mundial, y en que los mismos mecanismos que facilitan el fenómeno de la globalización y permiten el flujo de personas y bienes, también facilitan el flujo de capitales, ilícitos, armas e ideologías extremistas, es razonable esperar que sucesos similares, donde se atente contra la libertad de las personas con algún fin político o económico, se repitan en diversas partes del mundo; situación que nos hace más vulnerables, pero que a la vez nos obliga a mejorar nuestras estrategias y tácticas para afrontar futuras amenazas.

Si bien es indudable que toda crisis de rehenes posee características propias y que requerirá de medidas particulares en el campo militar y no militar para ser confrontada, en este artículo pretendo identificar las variables criticas que contribuyeron al éxito de la operación "Chavín de Huántar", operación especial que permitió el rescate con vida de 71 de los 72 rehenes retenidos por un comando terrorista en la residencia del embajador del Japón en el Perú.



Comando terrorista del MRTA que tomó la residencia del Embajador de Japón en Perú en diciembre de 1996

En la medida en que se han presentado situaciones de esta naturaleza en el pasado, numerosos estrategas y expertos dedicados a la guerra especial han surgido por el mundo presentando teorías, muchas de ellas comprobadamente válidas, como la del Almirante William H. McRaven, actual comandante de la fuerza de tárea de asalto TF-121 en Iraq y responsable de la captura de Osama Bin Laden.

La teoría desarrollada por William H. McRaven, en su libro "Spec Ops – Case Studies in Special Operations Wafare, Theory and Practice" (1996), sugiere que una operación especial puede ser exitosa siempre y cuando la fuerza asaltante logre reducir las fricciones de guerra a un nivel manejable, logrando la superioridad relativa sobre el oponente. McRaven resalta que para lograr la superioridad relativa y asegurar el éxito de la misión es de vital importancia el cumplimiento de seis factores clave – simplicidad seguridad, repetición, sorpresa, velocidad y propósito, en las fases de planeamiento y conducción de las operaciones especiales[1]. Mediante el empleo de este marco de referencia, MCRaven en su libro analiza ocho operaciones especiales históricas, poniendo a prueba cada uno de los seis principios y probando su interacción.

Empleando la metodología precedente este trabajo analiza las condiciones que permitieron el éxito de la operación "Chavin de Huántar"; de rescate de rehenes que en un principio se calculaba generaría un 40% de bajas amigas.

Antecedentes

El Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), grupo terrorista inspirado en la revolución cubana de los años 60, inicio sus acciones violentas en enero de 1984, en lo que ellos denominaron "Guerra revolucionaria popular"[2]. Desde ese momento, el MRTA desataría una ola de violencia en el campo y la ciudad, sólo comparable a la acción sanguinaria de la agrupación terrorista Sendero Luminoso; la cual a su vez, ya preparada la ofensiva estratégica para asediar el gobierno.

Hacia 1990, la escuela terroristas de estos dos grupos subversivos, había

1 McRave , W.; *Spec Ops, Case Studies in Special Operations Warfare: Theory and Practice*, Presidio Press, Novato CA., 1995. p.8

2 Jiménez, B. *Inicio, Desarrollo y Ocaso del Terrorismo en el Perú,* Tomo II; Servicios Gráficos Sanky, Lima, 2000. p.822.

3 Páez, J. *Desafíos de la Pacificación Nacional;* Lima. Perú. 1994.

cobrado cerca de 22.000 víctimas[3] y había producido cuantiosas pérdidas económicas al Estado. La situación del país era católica. La economía presentaba índices inflacionarios exorbitantes y la escasez de productos y trabajo se veía agravada por los diarios apagones, coches bombas, secuestros y asesinatos perpetrados por estos dos grupos subversivos.

Hacia principios de 1991, la reciente reformulación de la Ley Antiterrorista y la reorganización de los servicios de inteligencia, empezaron a dar sus primeros frutos. Esa así como en setiembre de 1992, se captura la máximo líder del Movimiento Terrrorista Sendero Luminoso (SL), Abimael Guzmán Reynoso, hombre hasta ese entonces mitificado por los servicios de inteligencia. En los próximos meses, importantes militantes de este grupo terrorista caerían en manos de la justicia peruana.

En junio de 1993, la ofensiva del gobierno peruano dio mayores frutos; el líder del MRTA, Víctor Polay Campos y su segundo en el mando, Peter Cárdenas Schults, serían capturados por la Policía Nacional. El tercero al mando, Néstor Cerpa Cartolini, tomaría el control del movimiento terrorista pasando a la clandestinidad ante el fuerte revés sufrido por su organización.

En noviembre de 1996, el Servicio de Inteligencia Nacional emite una nota de inteligencia que infoma la detención de tres emerretistas que transportaban armamento de largo alcance hacia Lima y advierte la posibilidad de que el MRTA planee secuestrar personalidades del país con fines de canje por presos[4]. En los meses siguientes y no obstante esta nueva advertencia, el triunfalismo prevaleció. La captura de los órganos de dirección de ambos grupos terroristas y la disminución de la violencia subversiva, hicieron que el Gobierno subesestimara las capacidades del remanente enemigo. La apareente calma y el exceso de confianza impiedieron presagiar que el MRTA estaba planeando algo grande. El conflicto con el Ecuador y la falta de resolución del mismo, sería otro factor que desviaría la atención del Estado Peruano.

Toma de rehenes

El 17 de diciembre de 1996, el embajador del Japón acreditado en el Perú, Morihisa Aoki, celebraba un aniversario más del natalicio del emperador Akihito. Como todos los años, el embajador japonés había organizado una gran recepción con presencia de las más altas autoridades civiles y militares, nacionales y extranjeras. El propio presidente Fujimori, fue invitado a la recepción pero habría de excusarse debido a un

4 Murakami Yusuke, "El Espejo del Otro – El Japón ante la crisis de los rehenes en el Perú", IEP-JCAS pag 53, En: *Las Tesinas de Belgraño por Luisa Maria Dietrich (2002). Percepciones Erróneas y Terrorismo: El caso de la Crisis de los Rehenes en Lima. Peru.* Departamento de Investigación, Universidad de Belgrano. Obtenido el 19/10/05 de http://www.ub.edu.ar/investigaciones/tesinas/46_dietrich.pdf

retraso en su gira por el interior del país.

A las 20:30 horas, minutos después de que los embajadores de los Estados Unidos, Dennise Jett, y de Israel, Joel Salpak, se habían retirado, una explosión en los muros seguidos de disparos de AKM sacudirían la residencia del embajador japonés. Acto seguido, 14 terroristas fuertemente armados se identificarían como militantes del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA). Algunos de los terroristas habrían hecho su ingreso mediante el uso de cargas perforantes en las paredes de las casas vecinas y otros saltarían por los muros perimétricos de la residencia. Un tercer grupo ingresaría previamente por la puerta del garaje fungiendo de floristas y mozos, llevando bandejas de comida y botellas de champaña[5].

En ese momento habría más de 700 invitados dentro de la residencia, incluyendo personalidades de 27 países, 17 embajadores, 26 miembros de las Fuerzas Armadas peruanas, así como la madre, hermano y hermana del entonces Presidente Fujimori. A las 21:45, cons cientes de que el número de rehenes era inmanejables, el comando terroristas empieza a liberar a todas la mujeres y personal de servicio presentes en la residencia.

A 23:00 horas, Cerpa Cartolini lanza un mensaje a través de una radio local, donde demanda la liberación de 450 "prisioneros de guerra" del MRTA de las distinta prisiones del país; de lo contrario amenaza con matar a los rehenes.

Sin cumplir sus amenazas, en las siguientes dos semanas el MRTA liberó a un gran número de rehenes. La apreciación de este acto fue que el comando terrorista estaría dejando libres a los rehenes sin utilidad para sus propósitos y a la vez, reduciendo el número a una cantidad manejable. Hacia fines de diciembre de 1996, 72 rehenes permanecerían dentro de la residencia del embajador del Japón y este sería el número que permanecería hasta el final de la crisis.

Política y negociación

Desde el primer día de la crisis, la lectura de los especialistas políticos y militares era clara; el gobierno no iba a negociar con terroristas. Para Fujimori, quien pretendía competir por la reelección en las elecciones del año 2000, negociar con los terroristas tendría un alto costo político. Para el país en general, sería un retroceso en el proceso de pacificación nacional. No obstante, ante la falta de un plan inmediato para dar solución a la crisis, el Gobierno tenía que convencer a la opinión pública, y en especial a los terroristas, de su intención de negociar una salida pacífica. La opción militar presentaba gran oposición de diversos estados con representantes retenidos como rehenes. El Gobierno peruano estaba consciente de que una

5 *Clarín Digital*. Buenos Aires, Republica Argentina, Obtenido el 19/10/05 de http://www.clarin.com/diario/96/12/19/t-04801d.htm


Equipo de negociación del Estado Peruano, Embajador del Canadá, Cardenal del Perú, Consejo de Ministros y representante de la Cruz Roja Internacional.

intervención militar tendría por lo menos que contar con la aprobación de los países más importantes involucrados.

Desde un principio contó con el apoyo de Estados Unidos e Israel: ambos países conocidos por su política de "no negociación con terroristas". No obstante todavía no se tenía el apoyo de Japón para asaltar su representación. Hasta el último momento Japón demostró su desacuerdo en relación a una intervención militar y presionó para que se agotasen todas las posibilidades en el campo de las negociaciones.

No es sino hasta enero de 1997, que Ryutaro Hashimoto, primer ministro de Japón, acepta la preparación de una operación militar para se ejecutada "sólo si la vida de los rehenes se encuentra en peligro". Esta noticia no tomó por sorpresa al Gobierno Peruano, el cual desde los primeros días de la crisis de rehenes ordenó al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas la preparación de una operación militar.

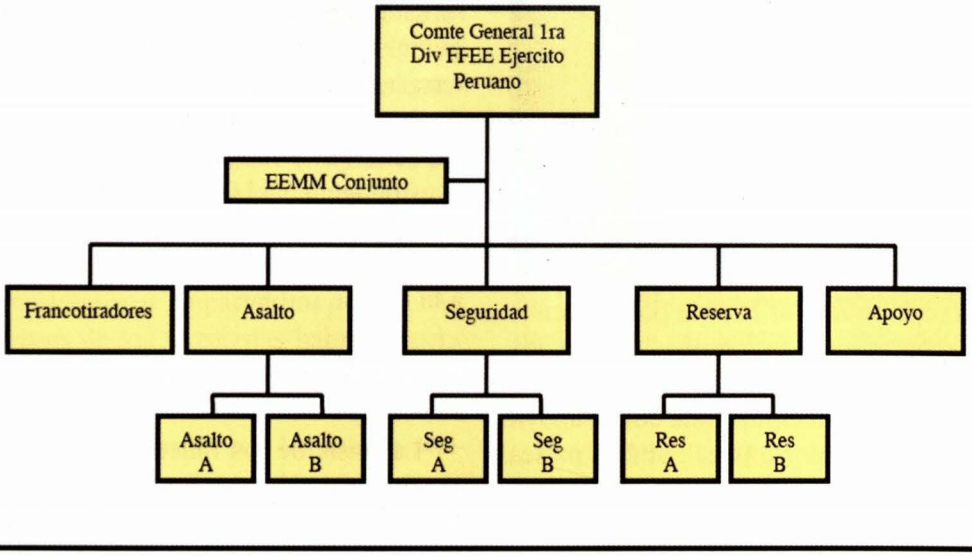
Simultaneamente y mientras la operación militar se preparaba, el Gobierno organizó un grupo de negociación integrado por el presidente del Consejo de Ministros, el embajador de Canadá, el cardenal del Perú y un representante de la Cruz Roja Internacional, quienes incian negociaciones con los terroristas en el mes de febrero de 1997. Ambas partes mantenían diferentes expectativas y ningún interés en común, la estratagema del Gobierno se volcaba a prolongar al máximo las negociaciones para darle mayores posibilidades de éxito a la opción militar.

Planeamiento y preparación

La crisis de los rehenes sorprendió a las Fuerzas Armadas peruanas, que estaban mal preparadas. Los 16 años de guerra contrasubversiva y el reciente conflicto limítrofe con el vecino país de Ecuador, el cual aún no se encontraba zanjado por no haberse firmado el acuerdo de paz entre ambos países, daban la sensación de unas fuerzas armadas debilitadas, desorganizadas para el accionar contrasubversivo y disminuidas en sus recursos y estado de alistamiento. No obstante, muchos años de conflicto interno habían generado experiencia de combate y valor en nuestras unidades, la falta de recursos para entrenamiento y la obsolescencia del equipamiento mantenían reducidas las capacidades operativas; en particular las de las unidades entrenadas para el combate urbano.

Para esta misión se creó una misión Ad Hoc conformada por miembros de la Unidad Especial de Combate de la Fuerza de Infantería de Marina y miembros del Batallón de Comandos del

Organización de la Fuerza de Asalto de las Fuerzas Armadas para liberar a los rehenes.



Ejército. Una vez creada la fuerza de asalto todos sus miembros fueron confinados en las instalaciones de la División de Fuerzas Especiales del Ejército (DIFFE).

Dadas la condiciones críticas de los rehenes y la intransigencia terrorista que atentaba contra la seguridad de los mismos, la fuerza de asalto se tuvo que someter a rigurosos entrenamientos diurnos y nocturnos con la premisa de que un asalto sorpresivo podría ser ordenado en cualquier momento.

En el mes de febrero, dos meses después de que la fuerza de asalto iniciara su entrenamiento, se iniciaron las negociaciones entre el gobierno el grupo terrorista. El Servicio de Inteligencia Nacional (SIN), mediante el empleo de los artículos proporcionados a los rehenes a través de la Cruz Roja Internacional (CRI) introduce varios micrófonos al interior de la residencia estableciendo el enlace de comunicaciones con uno de los rehenes, quien contaba con un beeper oculto que no fue detectado durante las pesquisas de los terroristas. El procedimiento de comunicación establecido consistía en que la fuerza de asalto trasmitiría sus interrogantes a través del beeper en modo vibrador, y estas interrogantes serían contestadas por el vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas – uno de los 72 rehenes – a través de los micrófonos ubicados en distintos puntos de las habitaciones y objetos.

A fines de febrero, un modelo a escala de la residencia del Embajador de Japón, habían sido construidos en las instalaciones de la DIFEE. Para ese entonces, los miembros de las fuerzas de asalto, ya


Maqueta de la residencia del Embajador del Japón en Perú, empleada para el planeamiento de la operación

habían sido separados en grupos de asalto, seguridad y apoyo de acuerdo a sus habilidades y realizaban entrenamientos completos de forma diaria y bajo distintas condiciones de visibilidad. La fuerza de asalto recibía información diaria desde el interior de la residencia y contaba con puntos de observación de francotiradores en todos los ángulos de la misma.

El pricipal obstáculo entre la fuerza de asalto y los rehenes estaba dado por la ubicación de la residencia en medio de una gran área descampada y rodeada de paredes de más de 4 metros de altura, así como por la presencia de explosivos y trampas cazabobo colocadas por los terroristas en el jardín exterior. Cualquier aproximación desde el exterior, era fácilmente detectable y neutralizable por los sediciosos; situación que a su vez ponía en riesgo la integridad de los rehenes. El problema sería el buscar una forma creativa de llegar a la residencia reduciendo lo que McRaven denomina el "área de vulnerabilidad" o "las fricciones de guerra"[6].

Algunos observadores, tales como Hermosa Ríos, manifiestan que la idea de construir los túneles para aproximarse a la residencia partió del propio ex - presidente Fujimori, el cual tomó como modelo el sistema de galerías de la ciudadela arqueológica de Chavín de Huántar[7], en la sierra del Perú, no obstante, esta información no ha podido ser confirmada. Se menciona también la posibilidad de que la idea partió de un mayor del Ejército Peruano, cuyo nombre se mantiene en reserva. Independientemente de quien planteó la idea, lo cierto es que la construcción de los túneles, por un grupo de mineros peruanos fue instrumental para el éxito de la misión. La fuerza de asalto tenía que superar el área de vulnerabilidad y ganar superioridad relativa lo más rápido posible, a fin de reducir las fricciones de guerra; los túneles serían el medio.

Bajo este plan, cinco túneles fueron construidos como se dice a "cholopower"; desde las casas colindantes hasta los jardines de la residencia. Cuatro de los túneles saldrían por los alrededores de la infraestructura y un quinto túnel saldría debajo de la sala/comedor tras la explosión de una carga dirigida.

Hacia mediados de abril de1997 la tensión aumento. Para entonces los túneles ya estaban listos y la fuerza de asalto realizaba entrenamientos diarios en su

6 McRaven, *op. cit.*

7 Hermoza, N. *Operación Chavin de Huantar: Rescate la Residencia del Embajador de Japón*, Talleres Gráficos de Fimart, Lima, 1998. p.52.


Comandos de las Fuerzas Armadas en el tunel bajo de la residencia minutos previos al inicio de la operación de rescate

interior. "Comunicaciones secretas con el exterior eran fluídas y por lo menos ya se habían realzado dos corridas de ensayo con el exterior.....a estas alturas, los terroristas tenían una rutina diaria (14:00-17:00) de fulbito, que se jugaba en la salacomedor de la residencia.....ocho terroristas normalmente participaban"[8].

Si bien las negociaciones entre el Gobierno y el MRTA se habían detenido desde mediados de marzo, la situación en abril se volvió insostenible; los terroristas prohibieron el ingreso de la CRI con alimentos y medicinas para los rehenes.

La fuerza de asalto se trasladó al interior de lo túneles en la espera de la orden de Palacio para asaltar la residencia.

El asalto

El 22 de abril de 1997 a las 15:23 horas, la fuerza de asalto recibió la señal desde el interior de la residencia a través del beeper: "Ocho chanchos estan en el corral... todo está listo, María está enferma, María está enferma" [9] (Ocho terroristas juegan fulbito en la sala de residencia... estamos listos en espera de que nos rescaten). Cinco minutos después de la señal una carga explosiva colocada por debajo del piso dela sala donde los terroristas jugaban fulbito, sacudió la residencia y áreas adyacentes a la misma.

Ciento cincuenta cambatientes integrantes de la fuerza de asalto, ingresaron por distintos puntos de la residencia del embajador japonés, iniciando así la operación de rescate de rehenes.

El saldo final de la operación fue de setentiun rehenes rescatados con vida; un rehén muerto por un paro cardiaco. Dos comandos del Ejército, incluyendo al comandante a cargo de la operación, coronel Juan Valer Sandoval, murieron durante los enfrentamientos contra los



8 Giampietri, L. (2004), Ex rehén y participante clave en la operación de rescate en la Residencia del Embajador del Japón acreditado en el Perú; Material inédito.

9 Idem.

terroristas en el segundo piso de la resiedencia. La fuerza de asalto eliminó a los 14 terroristas del MRTA durante la operación de rescate.

Analizando la operación de rescate

La operación "Chavín de Huántar" es, sin lugar a dudas, una de las operaciones de rescate de rehenes más exitosa del mundo. Su exitoso resultado y la espectacularidad de su planeamiento y ejecución, no sólo la hacen comparable con la operación de rescate de rehenes ejecutada por el Ejercito Israelí en Entebbe en julio de 1976, sino que confiere un marco referencial importante que servirá para planear y conducir futuras operaciones de esta naturaleza.

Considerando que todas las crisis de rehenes presentan diferencias notables, así como ciertas similitudes, el presente análisis no pretende generar una receta para lograr el éxito de una misión de rescate. Lo que se quiere demostrar es que la consideración de ciertos pincipios críticos en el planeamiento y ejecución de una operación especial, incrementa las posibilidadades de éxito.

Según McRaven, "existen cuatro interrogantes que deben ser resueltas antes de empezar a analizar una operación militar"[10]

1 *¿La ejecución de esta operación valió el riesgo?* Indudablemente esta operación valió el riesgo. Sesenta y dos no combatientes eran retenidos contra su voluntad por terroristas del MRTA durante 126 días. La crisis de los rehenes desestebilizó al país creando un estado de inseguridad y afectando la inversión privada nacional y extranjera, Así mismo, afectó la credibilidad de la instituciones tutelares del Estado, en particular, las Fuerzas Armadas y el Servicio de Inteligencia Nacional.

2 *¿El plan fue desarrollado para maximizar la superioridad sobre el enemigo y minimizar el riesgo de la fuerzas de asalto?* La construcción de los túneles tuvo un papel preponderante en el éxito de la misión de rescate. La aproximación encubierta permitió a la fuerza de asalto minimizar el área de vulnerabilidad, evitar el contacato y llegar al objetivo intacta. El equipo de protección personal, el armamento de la fuerza de asalto y la inteligencia en tiempo real proporcionada desde el interior de la residencia, maximizaron la superioridad relativa de este grupo, frente a las capacidades del enemigo. La incirsión simultanea a la residencia, y en especial al segundo piso de la resiedencia, aseguró la vida de los rehenes y favoreció el éxito de la misión.

3 *¿La misión fue ejecutada de acuerdo con el plan?* La construcción de una réplica a medida de la resiedencia, permitió la ejecución de la operación exactamente de acuerdo con lo planeado, incluyendo los tiempos,

10 McRaven, W. op. cit. p. 56

distancias y posiciones.
Las situaciones inesperadas, como la muerte de dos comandos al inicio de la operación, fueron manejadas eficientemente por la fuerza de asalto, gracias al excelente sistema de comando y control implementado.

4 *¿Qué modificaciones hubieran mejorado el resultado de la operación?* Considerando la casuística en este tipo de operaciones, las cuales muestran un alto índice de bajas, así como la posición de la residencia y la ubicación de los rehenes, que dificultaban la aproximación limpia de la fuerza de asalto; se maneja el saldo de tres bajas amigas como un saldo mas ceptable. Ninguna otra acción hubiera mejorado el resultado de la operación.

La definición de "superioridad relativa" que nos presenta McRaven en su libro, se refiere a "una condición que existe cuando una fuerza atacante, generalmente más pequeña, gana una ventaja decisiva sobre un enemigo más grande o mejor defendido)[11]. Si bien en este caso la fuerza de asalto era bastante más grande que el comando terrorista (150 vs 14), la posición privilegiada de estos últimos, entre otras cosas por contar con 72 rehenes, requería de una solución creativa que permitiera adquirir superioridad relativa y asegurar la vida de los rehenes. La ubicación de la casa en medio de un amplio y descampado jardín, así como la existencia de trampas y minas en los alrededores de la residencia, puertas y ventanas, demandaban reducir el área de vulnerabilidad. La solución a este gran incoveniente llegó con la construcción de los túneles.

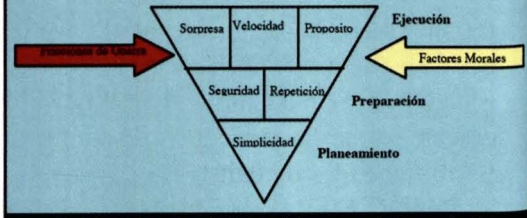
Un marco referencial

"Seis son los principios para preparar, conducir y analizar operaciones especiales: simplicidad, seguridad, repetición, sorpresa, velocidad y propósito. Estos principios son los que dominan toda operación especial exitosa"[12].

El siguiente gráfico representa los seis principios que deben ser considerados en las diferentes fases de toda operación especial.

Simplicidad: "Tres elementos de simplicidad son críticos para el éxito de la misión; limitar el número de objetivos,

Figura 1
Modelo de Operaciones Especiales



Modelo de los seis principios básicos para el pleneamiento, ejecución y análisis de las Operaciones Especiales Mc Raven (1995)

buena inteligencia e innovación"[13]. A pesar de lo complicada que se presentaba la situación, la operación de rescate fue planeada con la mayor simplicidad posi-

11 McRaven, W. *op. cit.* p. 4.
12 *Idem*, p.8.
13 *Ibidem*, p.11.

ble. Si bien el número de objetivos se limitó a rescatar a los rehenes con vida, dada la naturaleza de la misión y el valor político de muchos de los rehenes, fue necesaria la inclusión de un gran número de comandos y la subdivisión de las fuerza de asalto en diversos grupos operando en simultáneo. No obstante un excelente sistema de comando y control impidió que el planeamiento y la ejecución se complicaran.

La infiltración de micrófonos al interior de la residencia y el establecimiento de un canal de comunicación permanente con el exterior facilitaron el planeamiento de la operación en gran medida. El contar con inteligencia operativa en tiempo real, acerca de los movimientos del enemigo, permitió planera la operación en base a datos concretos y reales, alejando del campo de la suposición y las conjeturas a los que tomaban decisiones.

La innovación lograda con la construcción y el empleo de túneles, así como con la colocación de periscopios en los jardines, evitaron las fricciones de combate, facilitando la aproximación limpia de la fuerza de asalto y permitiendo la observación permanente del enemigo.

Seguridad: "El propósito de una seguridad estrecha es el de prevenir que el enemigo gane ventaja sobre nosotros, mediante el conocimiento de nuestros planes"[14]. Desde el principio de la crisis, la seguridad fue una de las consideraciones más importantes. Se realizaron diversos operativos a nivel nacional, así como por los alrededores de la residencia del embajador del Japón, a fin de capturar miembros del MRTA que pudieran brindar información adicional sobre el comando terrorista o que pudieran estar apoyando la operación desde afuera de la resiedencia. Se creó interferencia electrónica para impedir el uso de telefónos celulares tres millas a la redonda. Se cercaron las cuadras adyacentes a la residencia para impedir se detecten los trabajos en los túneles. En general toda la operación fue manejada en secreto. En el ambiente internacional se ocultó la preparación de la operación hasta poco antes de ser ejecutada. El conocimiento de la operación por parte de algunos países como el Japón, hubieran incrementado la presión internacional por una salida negociada, alertando de esta manera a los terroristas. La fuerza de asalto fue confinada y rigurosamente instriuida para evitar fugas de información e infidencia. "El secreto nos obligó al compartimentaje adecuado, porque sabíamos que "el lema" de esta operación estaba en el riguroso cumplimiento de este aspecto, que para nosotros era indispensable: "saber lo que piensan los terroristas y, a la vez ocultarles nuestro pensamiento"[15].

Repetición: "La repetición es indispensable para eliminar las barreras hacia el éxito de la misión"[16] En este caso, el entrenamiento fue bastante intenso. Diariamente se efectuaron entre-

14 *Ibidem*, p. 14.
15 Hermoza N. *op.cit.* p. 144.

namientos individuales y por equipos, así como prácticas completas del asalto en una replica de la residencia especialmente construida en la DIFEE. Durante estas prácticas, se subsanaron las deficiencias y se innovaron las técnicas para imcrementar las posibilidades de éxito. Previendo la falta de iluminación, ya sea por un ataque nocturno o por la acumulación de gases, cada individuo fue entrenado para calcular el número de pasos, los tiempos, y las distancia para desplazarce de un lugar a otro de la residencia. Los tiempos para el asalto fueron calculados al milímetro y las instrucciones de cada equipo no dejaban lugar a la subjetividad e interpretacion personal.

Sorpresa: "La doctrina de las Fuerzas Especiales Conjuntas de Estados Unidos refiere que la sorpresa es la habilidad de golpear al enemigo a la hora y lugar, o en alguna manera, para la que no está preparado"[17]. La sorpresa, siendo el más importante de las operaciones especiales, fue el factor determinante para el éxito de la misión. La sorpresa alcanzada por parte de la fuerza de asalto, hubiera sido imposible de logar sin la ayuda de los terroristas. La sorpresa se jugó en la mente del MRTA cuando ciertos cursos de acción esperados por ellos, como un ataque nocturno o una incursión a través de los jardines de la residencia, fueron internalizados como obligados cursos de acción de la fuerza asaltante. Este esquema mental del terrorista permitió a la fuerza de asalto explorar otros cursos de acción. A pesar de la constante vibración y la consecuente sospecha sobre la construcción de túneles debajo de los jardines, los terroristas en su subconciente no creyeron posible que este curso de acción fuera posible, situación que no pasó desapercibida y que fue capitalizada al máximo por la fuerza de asalto.

Velocidad: "En una misión de operaciones especiales, el concepto de velocidad es simple. Llega a tu objetivo lo más rápido posible. Cualquier retraso expandirá tu área de vulnerabilidad y reducirá la oportunidad de alcanzar la superioridad relativa"[18]. Luego de la primera explosión que daba inicio a la operación de rescate, la velocidad se convirtió en un facto esencial para asegurar la vida de los rehenes. El uso de varios grupos de asalto, ingresando simultaneamente por diversos puntos ala residencia, neutralizó la capacidad de reacción del comando terrorista y permitió localizar y proteger la integridad de los rehenes en el segundo piso.

Propósito: "Consiste en comprender y luego ejecutar el objetivo principal de la misión a pesar de los obstáculos u oportunidades que se presenten. El propósito debe ser claramente definido debiendo haber compromiso en las fuerzas y

16 McRaven, W. *op. cit.* p. 15.
17 *Idem*, p. 16.
18 *Ibidem*, p. 19.

equipos que ejecutan la misión"[19]. Las Fuerzas Armadas Peruanas vienen combatiendo la subversión en el país desde 1980. La demencia terrorista produjo una gran guerra interna entre peruanos que ocasionó al Estado más de 25.000 muertes y 35 mil millones de dólares en pérdidas materiales.

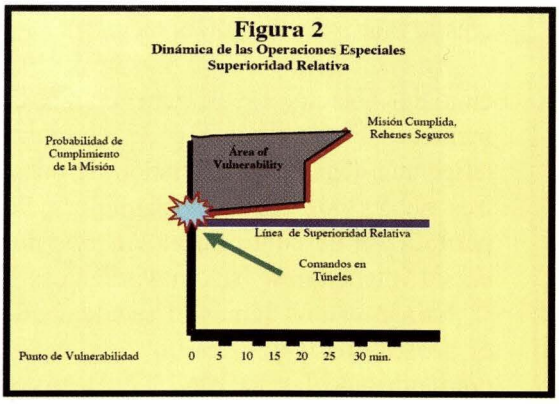
Luego de la captura de los líderes de los movimientos subversivos SL y el MRTA, y por consiguiente desarticulación de ambas organizaciones terroristas, las Fuerzas Armadas Peruanas no estaban dispuestas a permitir que 14 terroristas volviesen a crear inseguridad y temor en la población, y tampoco el retorno a la inestabilidad, que tanto esfuerzo costó revertir en los años previos.

El propósito de la misión estaba claramente definido y fue comprendido en toda su extensión por la Fuerza de Asalto. A sabiendas del riesgo que la operación de rescate implicaba, la fuerza de asalto demostró gran compromiso y valentía sin límites, incluso a costa de sus propias vidas. Tal es el caso del comandante a cargo de la operación, el coronel del Ejercito Peruano Juan Valer, quien perdió la vida durante la operación al intentar proteger a uno de los rehenes del fuego enemigo.

Conclusiones

Mirando los hechos de esta operación militar, podemos afirmar que las fuerza del asalto alcanzó la superioridad relativa incluso antes de que se rompiera el contacto con la detonación de la primera carga.

Al concluirse la construcción de los túneles, los cuales permitieron evitar el área de vulnerabilidad y reducir las fricciones de guerra antes de alcanzar la superioridad relativa, la sorpresa estaba casi ganada. La fuerza de asalto pudo escoger la hora y el lugar para atacar al enemigo terrorista, inflingiendole bajas al 60% de su componente con la primera detonación debajo de la sala.



Dinámica de la Operación "Chavín de Huántar". Se muestra que la superioridad relativa de la Fuerza de Asalto se ganó a la primera explosión bajo la sala de la residencia.

La información proporcionada, previa al asalto desde el interior de la residencia, permitió el planeamiento sobre datos concretos, evitando caer en la subjetividad y logrando la simplicidad que la ejecución de toda operación especial requiere.

La repetición de los entrenamientos y

19 McRaven, W. *op. cit,* pp. 21-22.

prácticas logró darle a los comandos la velocidad y precisión necesarias para cumplir con éxito la protección de los rehenes; pudiendose comcluir que luego de la primera explosión y la consiguiente pérdida de la sorpresa, la velocidad fue vital para acortar los tiempos de permanencia en la nueva área de vulnerabilidad creada tras apertura del contacto.

No menos importante fue la protección del secreto. El estrecho compartimento y las operaciones de contrainteligencia negaron la obtención de nuestros planes por parte del enemigo, pero permitieron descubrir su *modus operandi,* sus intenciones y sus movimientos.

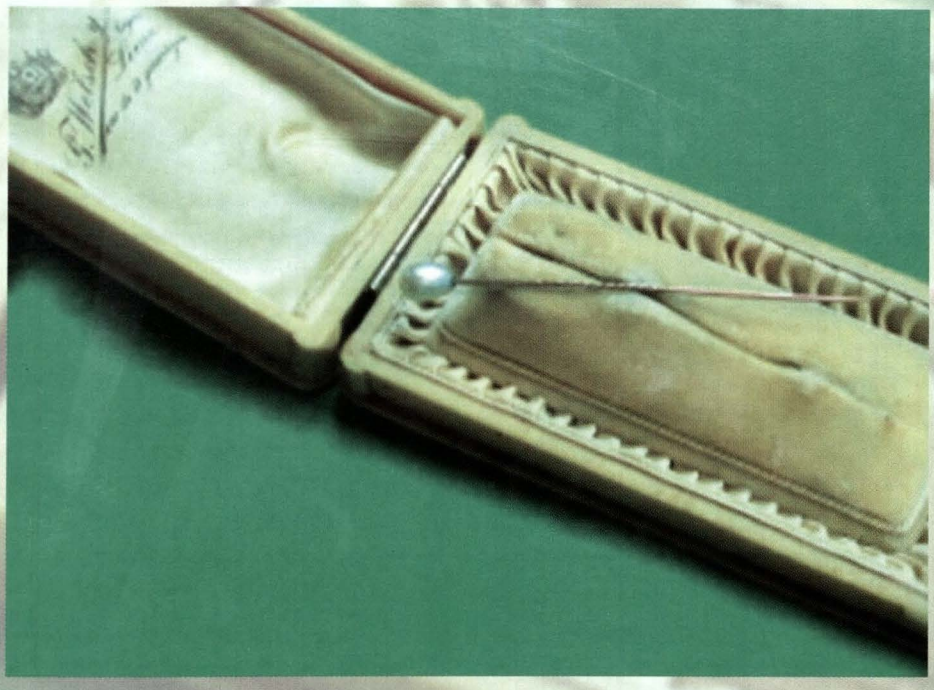
Nunca estará demás el recalcar que el profesionalismo y la entrega de los comandos de las FF.AA. fue el motor que impulsó el planeamiento y la ejecución de tan exitosa operación. Los miembros de la Fuerza de Asalto entendieron a cabalidad el propósito de la operación, y estuvieron dispuestos a cumplir la misión aún a costa de sus propias vidas.

A diferencia de las operaciones militares convencionales ocurridas a través de la historia, los cuales en muchos casos lograron un balance positivo a través del poderío militar, la capacidad logística, la negociación diplomática, y los recursos económicos; las operaciones especiales por su carácter estratégico y sus consecuencias políticas, demandarán aplicar los conceptos de simplicidad, sorpresa, velocidad, repetición, seguridad y propósito, a fin de asegurar el éxito de la misión a través de la obtención de la superioridad relativa.

La operación Chavín de Huántar manejó estos conceptos de forma integral, lo que permitió cubrir los vacios para llegar al objetivo de forma intacta y de esta manera lograr una victoria táctica y estratégica, que será recordada por la historia y servirá de ejemplo para futuras generaciones de combatientes.

Una alhaja con historia

Hernán Martín Gálvez Martínez



La mañana del 1 de mayo de 1866, don José Gálvez Egúsquiza, Ministro de Guerra y Marina del Gabinete Prado, de 47 años y como presintiendo su próxima muerte, se despidió amorosamente de su esposa doña Ángela Moreno y Maíz y de sus hijos menores y se encerró en su escritorio con su hijo primogénito José Miguel Gálvez Moreno, a la sazón de 14 años, y no obstante su tierna edad, mediante Decreto Supremo rubricado por Mariano Ignacio Prado y su propio padre en su condición de Ministro, teniendo en cuenta su espléndido aprovechamiento y ejemplar conducta, le fue otorgado el Despacho de Alférez de Fragata con fecha 1 de abril de 1866 a un mes escaso de la muerte heroica de su padre. Se vio impedido de actuar en el Combate del 2 de Mayo por orden expresa de su padre, debido a una reciente intervención quirúrgica en su hombro derecho y tener su brazo en cabrestillo.

Don José Gálvez recomendó a su hijo que velara por su madre y sus hermanitos menores, en el supuesto de que él falleciera en combate y le obsequió un prendedor de corbata, que consistía en un alfiler de oro con una perla natural en uno de sus extremos, que fue regalo a su vez de su padre, don José de Gálvez y Paz, con ocasión de graduarse de abogado en 1845. El muchacho recibió emocionado el prendedor y prometió a su padre seguir sus instrucciones, de quien se despidió en prologando abrazo.

Más tarde su esposa le entregó un paquete conteniendo algunas viandas y dulces a los que era muy afecto y le obsequió además un cordón de la Tercera Orden. No se lo puso, pero se lo llevó. Nadie supo si murió con él.

Cuando instantes más tarde partió para el Callao, su señora e hijos menores prorrumpieron en llanto y José Miguel, sintiéndose ya responsable de todos ellos, no pudo reprimir algunas lágrimas que corrieron por sus mejillas. Quedose la casona de Plumereros envuelta en sepulcral silencio, cual si presintieran lo que vendría al día siguiente.

El 2 de mayo de 1866 amaneció nublado en Lima y se notaba un silencio terrible, casi ensordecedor por lo inacostumbrado. No había nadie en las calles del centro de Lima, pareciendo una ciudad muerta. En cambio, en el Callao la situación era diferente, pues había una actividad febril, dando los últimos toques a las defensas, tal como las había planeado Gálvez. Este había ordenado que fueran los españoles los que abrieran el fuego y así cayeron en una trampa los navíos españoles, pues al no encontrar aparente resistencia, se aproximaron muy peligrosamente a nuestras baterías de costa. A eso de las once de la mañana, con el cielo despejado de neblina y sol radiante, la Numancia abrió los fuegos y contestando el Torreón de la Merced pero antes se escuchó claramente la voz tonante de Gálvez que gritó: Aquí les devuelvo el Tratado Vivanco-Pareja; generalizándose el fuego.

José Miguel Gálvez Moreno, a esa hora, escuchó en Lima el cañoneo y desde la azotea de su casa, con unos prismáticos, pudo ver a los navíos españoles envueltos en humo y fuego. Bajó al escritorio y estuvo meditando respecto a las instrucciones de su padre. En un momento dado levantó la vista y vio a José Gálvez de pié junto a la puerta, en silencio, sorprendido el chico le preguntó: "¡Papá!.... Que haces aquí" y la figura se esfumó... en ese instante tuvo la certeza del fallecimiento de su padre. Salió apresuradamente de la casa hacia lo que hoy es la Plaza 2 de Mayo. Allí se encontró con un íntimo amigo, Fernando Ferreyros Senrra y lo que son las coincidencias, ambos con el devenir de los años, serían los bisabuelos paterno y materno del que reedita este artículo.

Juntos recorrieron a pie el camino hacia el Callao, que estaba acordonado por soldados y gendarmería, pero les abrieron el paso al decirles José Gálvez que era hijo del Ministro de Guerra y Marina y así, lentamente, llegaron al Callao, en donde le confirmaron su pre-

sentimiento: ¡José Gálvez Egúsquiza había muerto en acción en el torreón de la Merced..! a esa hora, cinco de la tarde, la escuadra española completamente derrotada se dirigía a la isla San Lorenzo, en donde permanecerían varios días, enterrando a sus muertos y reparando sus averías, para finalmente, partir para nunca más volver al haber sido derrotada.

Pasado este episodio de su vida, años después José Gálvez Moreno, al no existir navíos de guerra en los cuales servir, ofreció sus servicios a la Marina de Su Majestad Británica, siendo aceptado tan pronto se conoció su estirpe guerrera. Durante su servicio en la Armada Británica intervino en numerosas acciones bélicas distinguiéndose en ellas hasta que solicitó su baja para regresar al Perú, debido a la guerra de Chile contra Perú.

A su regreso, José Gálvez Moreno se encontró con el mismo problema que cuando se fue a Inglaterra, o sea que no teníamos navíos de guerra en los cuales pudiera servir, así le dieron el mando de una lancha que tenía por nombre Independencia.

El 25 de mayo de 1880, en que la escuadra chilena bloqueaba el puerto del Callao, José Gálvez patrullaba las aguas del Callao realizando operaciones de minado cuando a las dos de la madrugada, avistó a la lancha torpedera chilena *Janequeo*; intercambiaron disparos, pero el cañoncito de la lancha peruana se malogró; en popa tenía una ametralladora que igualmente se trabó, entonces Gálvez, forzando la máquina, quiso tomar a la nave chilena por abordaje, pero era blindada y de borda alta, por lo que decidió estando enganchadas ambas lanchas pasarle un torpedo que había en la lancha peruana. Gálvez, con su espada cortó la mecha para que el fuego sea más rápido y con la ayuda del guardiamarina San Martín y el practicante de medicina Manuel Ugarte de quien era íntimo amigo, lograron colocar el torpedo sobre cubierta de la lancha chilena; pero, la mecha un tanto húmeda tardaba en quemarse por lo que Gálvez en gesto de heroísmo, disparó su arma contra el torpedo, fallando el tiro; igualmente falló al segundo intento, mas al tercero hizo impacto y una horrísona explosión se escuchó en toda la bahía tiñendo de rojo el cielo y volando por los aires las dos lanchas. En este acto, murieron San Martín y Ugarte; no así Gálvez, que quedó gravemente herido.

Más tarde, contaba Gálvez que sintió tocar fondo, más de cuatro brazas y con un supremo esfuerzo apenas logró salir a flote, salvándole la vida estando ya inconsciente el marinero peruano Pablo Villanueva, quien le quitó el capote y las botas.

En eso, llegó otra lancha chilena: la *Guacolda*, que recogió a los sobrevivientes y los llevó a la nave insignia chilena, el Blanco Encalada al mando del Almirante Galvarino Riveros.

Gálvez fue depositado en cubierta y el médico del buque al ver a este con la cara totalmente carbonizada y sin cabellos, la nariz rota y desviada hacia su mejilla izquierda, la clavícula rota y con un

fierro atravesado en su brazo izquierdo, consideró su estado como agónico y sabiendo ya quien era, sugirió al Almirante Galvarino Riveros que se le devolviese a tierra como prisionero de guerra, para ser canjeado por algún chileno, llegado el caso.

Efectivamente, al día siguiente se efectuó la entrega en canje y Gálvez cuyo acto heroico era ya el comentario general, fue recibido en apoteosis y en hombros fue llevado hasta la estación del tren que lo conduciría a Lima para su atención médica.

Sobrevivió después de una larga temporada de muy dolorosas curaciones, habiéndole dejado los cirujanos un pequeño trozo de hierro en el antebrazo por temor a cortarle una vena, por lo que muchos años después, le salían por las uñas pequeños trozos de óxido de hierro. Cuando se encontró totalmente recuperado, continuo luchando contra el enemigo a lado del Mariscal don Andrés Avelino Cáceres en la campaña de la Breña, destacándose nuevamente por un acto increíble al tomar un tren cargado de armas, municiones y víveres en la localidad de Huaripampa, de donde nació el dicho popular que hasta ahora subsiste, "La Huaripampeada".

Pues bien, continuando con la historia del prendedor, pasaron algunos años de este acto heroico y José Gálvez Moreno, decidió regresar a Inglaterra, por estar casado con una súbdita de esa nación. Se embarcó en el *Orcoma* de la P.S.M.C. y cuando el Capitán del buque supo que viajaba un marino peruano y héroe por añadidura, lo invitó permanentemente a su mesa. Al segundo día de viaje, el Capitán habló separadamente con mi abuelo para decirle que en ese mismo barco viajaba un marino chileno que le había pedido ser presentado: mi abuelo contestó que si era chileno prefería no saber siquiera cual de los pasajeros era.

Ante esta respuesta y en vista de que José Gálvez disfrutaba paseando por cubiertas después de la comida, el caballero chileno se presentó ante él. Le dijo: "Señor, soy el Capitán de Navío Luis Miguel de Oyanguren y he tenido la sorpresa de mi vida al saberlo vivo y que viajábamos en el mismo barco. Yo era Alférez de Fragata en el *Blanco Encalada* cuando el combate del 24 de mayo de 1880 y debo devolver a usted una prenda que le pertenece" Gálvez se quedó de una pieza y le preguntó como era posible tal cosa cuando no le conocía. Entonces Oyanguren le contó, que al conocer detalles del acto heroico que había protagonizado en el bloqueo del Callao y viéndolo moribundo, quiso conservar un recuerdo de un héroe peruano y se quedó con el prendedor de corbata que lucía; así que en ese momento, se quitó el prendedor de corbata que portaba y se lo devolvió.

Gálvez lo reconoció de inmediato, pero no lo aceptó, le contestó que habiéndolo tomado bajo las condiciones en que se lo contaba lo hacia de él de modo definitivo. Decidieron entonces darse un abrazo, bajaron a la cantina y algo me dice que no fue uno sino varios los copetines que bebieron. Se hicieron ínti-

mos amigos, inclusive pasearon juntos por Europa hasta que se perdieron de vista.

En 1958, en el mes de octubre, viviendo don Enrique José Gálvez Evens, hijo primogénito de José Gálvez Moreno, se le presentó un abogado chileno, el doctor Carlos de la Cruz para decirle que cumpliendo una disposición testamentaria, debía entregar una prenda personal a los herederos del Teniente Segundo José Miguel Gálvez Moreno, que por ese motivo se había quedado dos días en Lima de paso a Estados Unidos de América y que todas sus indagaciones lo conducían hacia él. Le pidió identificarse y le preguntó si conocía la historia de un prendedor de corbata, manifestando que sí, ya que recordaba que su padre se lo había comentado en varias oportunidades. Así, a continuación, sencillamente le entregó un estuche de carey que contenía el citado prendedor.

Ni que decir lo feliz que se sintió don Enrique José Gálvez Evens al recuperar dicha prenda, lástima que no disfrutara mucho de ella, pues al mes siguiente falleció súbitamente y con él se fueron los nombres verdaderos del Capitán chileno y del abogado que le devolvió el prendedor. La prenda pasó a su hijo don Hernán Gálvez Ferreyros. (*)

Esta prenda familiar tan histórica y reverenciada sigue siendo preservada por la familia Gálvez, es así como la heredé de don Enrique José Gálvez Ferreyros, mi padre y hoy, yo, Hernán Martín Gálvez Martínez, bisnieto del héroe de la Guerra del Pacífico José Gálvez Moreno y tataranieto del héroe de la Guerra con España José Gálvez Egúsquiza la conservó con unción y respeto y garantizaré su conservación por el resto de las generaciones de la familia Gálvez.

* Los nombres dados a estos caballeros de la historia son más o menos los que fonéticamente se asemejan a los que mi abuelo escuchó contar de mi bisabuelo, y que a su vez el primero de ellos contó a mi padre, quien tuvo a bien escribir por primera vez este artículo en 1984 y que hoy, después de este tiempo, deseo reeditar con la finalidad de que el tiempo no borre un fragmento tan peculiar como significativo de nuestra historia naval..

La expansión de Portugal y la dinastía Avis (Siglos XV-XVI)

Hilda Elias de Zevallos

Presentación

Si el siglo XV es la etapa de la búsqueda de nuevas rutas, del riesgo, de la intrepidez y la osadía en los nuevos mares, no desdeñando esfuerzos ni sacrificios, el siglo XVI representa entre otros logros importantes, el ser gestor de imperios coloniales nunca antes vistos en Europa, ser el siglo de los mayores alcances marítimos y como consecuencia, la adaptación del europeo aventurero, religioso y audaz, a empresas comerciales ultramarinas.

Los siglos XV y XVI fueron los de la mayor transformación de las rutas oceánicas, no sólo va a superarse técnicas de navegación, sino que va a llevarse a cabo una "radical evolución espiritual", que va a remontar prohibiciones y dogmas religiosos impuestos a las ciencias y va a mostrar la fuerza y resistencia, de los pueblos ibéricos , para soportar los durísimos viajes a lo desconocido, sin cartas, mapas y otros medios para un desplazamiento seguro por mares y costas muy extensas, donde enfrentaron a nativos hostiles.

Los "nuevos mundos" pusieron en manos de portugueses y españoles, la posibilidad de explotación de los metales más requeridos en Europa: oro y plata pero, no menos importante fue la comercialización de materias primas y especias, de las que Europa carecía. No sólo estas riquezas les fueron propicias, también aprovecharon los nuevos mercados que se le presentaron, a los que mantuvieron atados a sus ofertas.

Tanto la conquista como la creación de los imperios coloniales, determinaron la historia de Europa. La expansión europea, conocida también como europerización del mundo, revolucionó los precios y consiguió mover el centro político y económico de Europa Mediterránea a Europa del Oeste, específicamente se centraría a comienzos del XVII, en el noroeste.

I. EL MAR ESCENARIO DE LA EXPANSIÓN

El poder naval: clave de la expansión y del comercio.

Portugal y España situadas en la Península Ibérica, se encontraban a la entrada del Mediterráneo pero de cara al Atlántico. Durante el siglo XV se inicia el bloqueo turco-mahometano de las rutas tradicionales hacia el oriente, el que paralizó la actividad comercial europea de los productos que venían de la India, China y las Molucas. El Mediterráneo oriental quedó cerrado para los mercaderes europeos. Es entonces cuando Portugal y España debieron plantearse la necesidad de llegar por su cuenta al extremo oriental. El factor económico era el gran motor del estímulo al que se sumaba el factor social para aliviar el peso de la pobreza y falta de trabajo.

La expansión portuguesa y la española utilizaron como instrumento el barco armado, impulsado por un cada vez mejor acondicionamiento del velamen y con el uso decisivo de los cañones. No había arma en el mundo árabe que pudiese equipararse a la artillería pesada cristiana, de allí que en pocos años, los portugueses lograran destrozar el poderío naval de los árabes, el que habían ejercido por muchísimos años tanto en una amplia zona del oriente africano, en el norte del mismo, como también en el Océano Indico.

Carabelas, carracas, bajeles y galeones atravesaron una y otra vez los océanos en busca de tierras y mercaderías. La ventaja europea residía en las naves de guerra, las que les dieron el predominio en los mares por casi tres siglos.

Los portugueses se contentaron con las costas, no intentaron invasiones hacia el interior de los continentes. Su reducida demografía y la extraordinaria extensión de sus posesiones, no se lo hubiera permitido. Actuaron con prudencia frente a los gobernantes locales y supieron halagarlos con presentes y utilizar sus rencillas tribales. En otras ocasiones fueron sumamente crueles. Sus bases navales y fortalezas costeras, a lo largo de Africa la India, y el este de América del Sur, prueban que el interior de los continentes quedó en manos de los nativos, salvo excepciones, generalmente debidas a la acción misionera o a la audacia de algunos aventureros europeos. Hasta el siglo XVII en América y XVIII en otros continentes, los europeos no penetraron masivamente en las tierras descubiertas.

La expansión marítima posibilitó el desarrollo de una economía articulada iniciada por portugueses y españoles. Podemos considerar que la acción expansionista europea y el manejo económico de esos territorios facilitó el camino a la revolución industrial y, como consecuencia, permitió un segundo impulso al expansionismo europeo que dominó los mercados de los nuevos territorios conquistados, les impuso su capitalismo, avasalló la producción local y los obligó a la adquisición de bienes europeos que monopolizaba según su interés económico.

La industrialización europea se impuso en las colonias, éstas fueron adquiriendo las técnicas occidentales, asimilándose lentamente al mundo cultural de sus dominadores.

Conocimientos de la ciencia náutica, aprovechados por los pueblos ibéricos.

La era de los descubrimientos la iniciaron Colón, Vasco de Gama, Magallanes y Elcano, hombres con una extraordinaria osadía para enfrentar lo desconocido y dueños de gran resistencia física que les permitió llevar a feliz término sus peligrosas travesías.

Pero esto no era suficiente, para lanzarse a mares, vientos y tierras desconocidas. La ciencia náutica fue un puntal irreemplazable. Esta se inicia en el siglo XIII, cuando Juan Sacrobusto en su Sphera Mundi (1266), expone una teoría sobre la posibilidad de la redondez de la tierra. Es sólo el primer impulso, ya que continuó éste con los adelantos de la geografía matemática y los progresos de la arquitectura naval.

A fines del siglo XIII, los entendidos admitieron que podía habitarse la zona ecuatorial de la tierra, quitando con ello un estorbo arraigado por siglos en la mentalidad cristiana que les impedía avanzar, lo que ya había sido superado por los musulmanes. De éstos tomaron los adelantos en navegación de altura y la divulgación de que siendo la tierra una esfera, el océano tiene también una superficie esférica. Juan Halifax de Holywood, monge que vivió entre 1220 y 1266, dio valor a la circunferencia terrestre, reconociendo 252,000 estadios romanos (1 estadio=184 metros).

El rabino Abraham Zacuto natural de Salamanca fue astrónomo del rey Manuel de Portugal. Escribió su "Tabla de los movimientos celestes" y "Almanaque perpetuo desde el año 1474"[1]

La Universidad de Salamanca favoreció los estudios sobre la naturaleza del tiempo y del espacio. Allí estaban Rodrigo Basurto, Núñez de la Yerva, Nebrija y el ya mencionado Zacuto. En este centro se fomentó la cultura astronómica, geográfica y el instrumental de precisión con fines de navegación.

Siendo el mar el escenario de la expansión de los pueblos europeos, ésta pudo llevarse a cabo, gracias a los adelantos en la ciencia náutica, en la tradición marinera y en la decisión emprendedora de los pueblos involucrados.

El problema de la libertad de navegación en el siglo XVI, se hizo evidente, cuando la Hansa tuvo dificultades con los ingleses y daneses por la navegación en el Mar del Norte y en el Báltico. Para evitar enfrentamientos que hicieran perder a todos sus ganancias comerciales, se convocó en Stettin el año 1570, a varios representantes de los estados comprometidos en el tráfico común, sin invitar a

1 De Ispizúa, Segundo de. *Historia de la geografía y de la cosmografía en las edades antigua y media, con relación a los grandes descubrimientos marítimos realizados en los siglos XV y XVI, por españoles y portugueses.* Madrid. 1922 Gráficas Reunidas. p. 494

Rusia. Se resolvió proclamar la libertad de navegación en los estrechos bálticos y Mar del Norte.[2]

II. La expansión de Portugal

Antecedentes marítimos portugueses

Los pueblos costeros portugueses han sido navegantes siempre, realizando un comercio de cabotaje regularmente y practicando faenas de pesca de altura en busca de grandes cetáceos en el Atlántico septentrional, actividad compartida con los grandes navegantes vascos.

Capitalistas y tripulantes genoveses fueron a establecerse a Lisboa, así como capitalistas-comerciantes alemanes, judíos e ingleses. Existían en esta capital, sucursales de poderosas casas europeas, considerando a Portugal un estado-nación cohesionado y seguro. Esos capitales estimularon aún más las ansias de viajar y de descubrir nuevas rutas de comercio.

A fines del siglo XV el resto del continente europeo atraviesa por situaciones de inestabilidad. Los turcos cada vez más amenazadores desequilibran el sureste. Hay un éxodo bizantino hacía Europa; mientras en Italia se vive el primer renacimiento.

Portugal, estimulado por la acción del entorno real, se interesó en la búsqueda del oro y del paso hacia las islas de las especias. La navegación portuguesa utilizaba los vientos alisios y corrientes marinas para viajar al sur (costa africana) y para el tornaviaje. En verano los vientos eran favorables para retornar a la península ibérica, pues soplaban de Sur a Norte y en invierno el contraflujo es de Norte a Sur, por lo tanto, era propicia para navegar hacia el sur.

Sus navegantes también podían calcular la estima, es decir la situación de sus naves, permitiéndoles viajar con relativa seguridad. Sus naves pequeñas, entre 50 y 80 toneladas, acostumbradas a sortear bajíos y arrecifes de sus irregulares costas fueron eficientes en viajes largos.

La necesidad de conseguir tierras agrícolas, ante la escasez de ellas en su país, los lanzó a buscarlas atravesando el mar. Las islas Azores, las del Cabo Verde y las Madeira fueron ocupadas por los portugueses. Esta expansión está estrechamente ligada a los intereses de los comerciantes, quienes con el dinamismo que les caracterizaba contribuyeron a fomentar los descubrimientos ultramarinos.

En la medida en que sus descubrimientos les ofrecían variadas e inesperadas riquezas avanzaban por las costas africanas. Con la complicidad efectiva de su monarquía sus avances marinos no se difundían, a fin de evitar la competencia europea.

El trigo era explotado en forma intensiva en las islas Madeira y en las Azores. También explotaron madera, algodón, tintes y goma, para la industria textil.

2 Brossard, Maurice de. *Historia Marítima del mundo.* Edimat libros. Madrid. 1974. Traducción de Miguel Angel Córdoba García. p. 359

Aportes múltiples a la expansión portuguesa.

Impulso estatal: Los monarcas portugueses no desdeñaron apoyo alguno para el éxito de las expediciones. Se rodearon de experimentados mareantes, cartógrafos y astrónomos, provenientes de Mallorca, Cataluña y Génova.

La Casa Real planificó y dirigió las empresas marítimas. Pedro y Enrique, hijos de Juan I, monitorean los viajes hacia el Africa. Enrique (El Navegante) tenía un especial interés científico por todo lo que se refería a la náutica. Invitó a matemáticos árabes y judíos para que lo asesorasen y colaborasen en la fabricación de instrumentos y confección de cartas marinas. Sagres, fue su lugar de encuentro y reflexión marinera.

Aquí Enrique acogió a los cartógrafos judíos de Mallorca quienes habían sido expulsados por la persecución religiosa de Cataluña. Fueron ellos los que crearon los primeros elementos de cartografía y de navegación oceánica. Las escuelas atlánticas de Sagres y Lisboa en el siglo XV, impulsaron las de Sevilla, la normanda de Dieppe (1536), la holandesa (1569), la vasca y debido a los descubrimientos del Extremo Oriente, a la escuela japonesa de Nagasaki (1592)

Asimismo, Alfonso V (llamado el Africano) rey entre 1438 a 1481, se apoderó de Tánger. Juan II su sucesor, ya pensaba en ir a la India cuando durante su reinado Bartolomé Díaz descubrió el Cabo de Buena Esperanza (1486). Fue durante su reinado cuando firmó con Castilla el Tratado de Tordesillas (1494), que repartía el mundo entre Castilla y Portugal.

El apogeo portugués coincide con la dinastía Avis

El poder y la gloria del imperio portugués están relacionadas con la dinastía Avis, específicamente con los gobiernos de Juan II (1481-1495), Manuel I (1495-1521), y Juan III (1521-1557).

Al asumir el trono Juan II, los viajes de los portugueses tenían fama de haber superado las hazañas de fenicios, cartagineses, griegos y romanos. Este monarca de "alma grande... con conocimientos



Carraca portuguesa: "Santa Catalina do Monte Sinai *(Portugal c. 1520)*
Galuppini, Gino, 1986. Warships of the World.

científicos... y un raro talento para conocer a los hombres "-da Costa, 2ª. Memoria.1975- se propuso completar el plan de su tío el Infante don Enrique (el Navegante) , tendente a atraer a Portugal el comercio de Africa y Asia.

En esa época los principios de Derecho Público practicados en Europa, permitían que un simple acto de descubrimiento, confería a su descubridor ciertos derechos de propiedad territorial o al menos de monopolio exclusivo de comercio.

Los avances portugueses eran señalados por grandes marcos de piedra –"padrâo"- en los que se indicaban las armas reales y un letrero en portugués y en latin en el que se mencionaba el nombre del soberano, el del comandante del navío, el año en que se descubrió, rematándose con una cruz.

Los conocimientos náuticos impulsados por el príncipe Enrique y los científicos de Sagres permitieron mejorar la arquitectura naval, aumentar las bodegas para recibir mayor cantidad de aguada y víveres para sus largas jornadas. Los cañones de grueso calibre que se instalaron en las carabelas les permitió lanzar tiros rasantes a tierra o a embarcaciones más altas.

Entre los ríos Senegal y Gambia obtuvieron mucho oro gracias a las cordiales relaciones con los soberanos del lugar, especialmente con los jalofos, mandingas, moses, fallos, etc.

En el reinado de Manuel I, llamado el Afortunado, quien gobierna en una etapa floreciente y extraordinaria, se siguió fomentando las grandes expediciones y estableció relaciones diplomáticas con Etiopía y el Congo. Su imperio se convierte en la envidia de Europa. Su marina conquistó la India y las mejores plazas costeras de Asia.

Fue época de célebres guerreros, hombres de letras, grandes navegantes y estadistas.

Alentó las ciencias y las artes, mejoró la administración pública, y también construyó asilos para favorecer a los marginados. La universidad de Coimbra se funda en 1518. Respecto a la arquitectura que hizo uso en su decoración de un exagerado empleo de espirales, vueltas, curvas y motivos navales, se le denominó "manuelina".

Se establecen fábricas particulares de armas blancas, de fuego y de pólvora. La Hacienda Real se reservó una de armas de fuego. La artillería era de bronce.

El rey dio amplios privilegios para favorecer el servicio de Marina y para mejorar la defensa del río Tajo ordenó la construcción de la Torre de Belem.

En el mes de Abril de 1500 Alvarez de Cabral, quien se dirigía a Calicut (N.O. de la India), para esquivar las calmas de Guiné (Guinea), se abrió mucho al S.O y los vientos le impulsaron a las tierras del Brasil.

Manuel I siempre preocupado en fortalecer sus posiciones y fijarlas oficialmente en mapas, contrató al florentino Américo Vespuccio. Le facilitó tres navíos con los que partió en Mayo de 1501 a reconocer las costas de Brasil.

No se escatimó gastos para enviar cada año fuertes escuadras a la India. No solo viajaban marinos y soldados, también hidalgos y caballeros. Se construyó fortalezas, se aseguraron los puertos y se establece un sistema de gobierno virreinal. Se controló, en la medida de lo posible la ruta a la India, de moros, árabes y otros interesados extranjeros.

Al enterarse que el Sultán de Egipto preparaba en Suez una armada para tomar la India, zona a la ya no tenía acceso comercial, el rey envía una escuadra en 1509, para fortalecer las posiciones portuguesas en Mascate, en Socotora, Diu, Goa y Calicut.

De las costas orientales de Africa (isla San Lorenzo y Mozambique) negoció el jengibre y el ámbar. Instalados en Ormuz (1515) contactaron con los persas, opuestos al imperio turco, recibiendo de ellos su apoyo. En 1518, se ocupó Ceilán y para 1520 el emperador recibía en Pekín " a los embajadores-mercantes portugueses"[3]

Fue en su gobierno cuando un distinguido marino portugués al servicio de España, don Fernando de Magallanes, firma con Carlos V en 1518 la escritura del contrato para descubrir una nueva ruta hacia las Molucas, sin pasar por el cabo de Buena Esperanza.

El 26 de Noviembre de 1520 atraviesa el estrecho que lleva su nombre y entra al Pacífico. En las Filipinas al enfrentarse a los indígenas, es herido de muerte. Toma el mando Juan Sebastián Elcano. El 4 de Setiembre de 1522, después de haber recorrido 14,000 leguas y haber cortado 6 veces el Ecuador, arriban a San Lucar de Barrameda.

Si bien la gloria fue de España, Magallanes, el portugués, realizó más de la mitad del periplo. Elcano era vasco, de Guipúzcoa.

En Diciembre de 1521 al fallecer el rey Manuel I asume **el trono el rey Juan III llamado "el Piadoso",** hijo de Manuel I y de María, hija de los Reyes Católicos. Continuando con la política expansionista, mandó sus escuadras hasta Japón en 1543. Aunque llegan a un mundo que no comprendían ni los entendía a ellos esto no fue óbice para que sus relaciones comerciales no prosperaran e incentivaran beneficiosos intercambios. Obtuvieron buenas ganancias con un comercio interasiático.

Fue un monarca muy devoto y su cercano contacto con la Iglesia facilitó la introducción de la Inquisición en 1536 en sus territorios. Paralelamente estimuló la colonización de Brasil. La Inquisición produjo no sólo la huida de muchos comerciantes judíos de su reino, sino la inseguridad y el temor entre los católicos. En 1554 "tomaría prestada Macao"[4] Gobernó hasta 1557.

La Universidad de Lisboa. Una institución que dio gran aporte a la expansión. El cartógrafo judío Abraham Aresques, autor del Atlas Catalán, quién trabajó en la Universidad lisboeta y en el entorno del Príncipe Enrique, alentó los

3 Brossard, *op. cit. p. 336.*
4 Idem, *p.229.*

estudios de la ciencia del mar. Otro judío español el rabino Abraham Zacuto, fue autor de importantes estudios astronómicos así como del Almanaque Perpetuo. Se desempeñó como cronista y astrólogo del rey Manuel I.

A este centro cultural va a sumarse la Universidad de Coimbra y el núcleo reunido en Sagres, conformado por experimentados pilotos, cosmógrafos, cartógrafos y otros mareantes provenientes del Mediterráneo. Recalan en Sagres, Lisboa u Oporto, comerciantes y marinos de diversas naciones, poniéndose al servicio del monarca portugués.

El capital genovés unido a la técnica portuguesa dio impulso a la construcción de naves. Los astilleros de Oporto y Lisboa, fomentaron pequeñas industrias colaterales y el comercio de la madera. En estos puertos la actividad marinera concentró mano de obra escogida venida de diferentes lugares y ansiosa de embarcarse rumbo a nuevos horizontes.

III. Portugal y su despegue.

Portugal no insistió en sus viajes hacia el oeste una vez que llegó a las islas Azores, pues la navegación a lo largo de las costas africanas le ofrecía oportunidades comerciales inmediatas, muy variadas y rentables, motivo por el que no se interesaba en buscar rutas en otra dirección.

Lo que pudo ser el libro de las fantasías de Marco Polo, y que deslumbrara a generaciones de navegantes, esta vez, en manos de portugueses tenía consistencia real. Las conquistas de las costas africanas y su posterior explotación van a convertirlos en actores de intercambios de dimensiones colosales.

Cada avance costero quedó fijado con bases comerciales y dominación local. Se establecieron relaciones con los jefes tribales evitando enfrentamientos con el propósito de que no se produjera pérdidas de vida entre los europeos. Mientras España estaba abocada en su lucha contra "los infieles", Portugal debía aprovechar de sus avances africanos.

El problema demográfico y su debilidad militar eran asuntos que encaraba este naciente imperio. Sus tripulaciones debían ser completadas con extranjeros ante la necesidad de mayor mano de obra. A las tripulaciones se les tenía prohibido el comentar, a su regreso, las distancias recorridas. Los castigos eran severos, y el celo que se tenía para conservar en secreto sus derrotas se debía a la codicia y envidia que este comercio atlántico suscitaba entre los países europeos, en especial en España, Inglaterra y Francia.

Avances náuticos portugueses. En 1441 arribaron a Cabo Blanco Nuño Tristao y Antao Gonzalves, dándose inicio a la trata de negros. Fernáo Gomes en 1469, avanzó por el golfo de Guinea, fundando el imperio portugués. Descubre minas de oro, también marfil y algalia. Allí estaba el centro de la malagueta (fruto de un árbol que se usa como especería).

Cuando en 1487 los navegantes lusitanos doblaron el Cabo Tormentoso o de la Buena Esperanza, el rey Don Juan de Portugal miró recelosamente a Europa.

Pensó que iban a arrebatarle sus posiciones africanas e impuso el secreto de las navegaciones, el "sigilo nacional sobre los descubrimientos".

Juan II sabía que la conservación de su imperio no era un privilegio, sino un esfuerzo continuo y de lucha tenaz.

Una nueva geografía económica va a generarse después de que ésta tuvo su partida de nacimiento cuando el Papa Alejandro VI firmó las bulas de 1493 y 1494, las que repartieron el mundo entre Portugal y España.

El arribo de **Vasco de Gama** a Calicut en 1498 es considerado por Romano "como una fecha tan importante como el descubrimiento de América", tomada en el sentido económico y comercial. Los portugueses logran eliminar a los intermediarios asiáticos de especias, porcelanas, sedas y joyas. Estas mercaderías empiezan a llegar a Europa en grandes cantidades, a las que se suma el palo brasil (colorante).

Alvares Cabral, quien salió después de Gama, a los pocos meses de su regreso (1500), navega hacia el sur buscando el paso definitivo. Como la navegación velera se hace en zigzag, Cabral logró ser impulsado por los vientos y tocar la costa del Brasil. Luego del reconocimiento de estilo se dirigió al oriente, hacía el Cabo de Buena Esperanza. Esta expedición abrió definitivamente el camino comercial que buscaban los reyes portugueses y lograron apoderarse del comercio exclusivo de los productos orientales. Venecia, otrora emporio comercial e intermediaria de los productos asiáticos, perdió el control de su activa economía-mundo.

La revolución que se hizo por el hallazgo de la nueva ruta, es de las más grandes que ha conocido la historia. Europa se libró así de las gabelas que debía pagar a Egipto en manos de los turcos y abarató el transporte de mercadería.

Control de las zonas ultramarinas

En 1505 zarpan de Lisboa 20 barcos portugueses bajo el mando de Francisco de Almeida. Este funda factorías en la India occidental y se impone a los pequeños reyes hindúes de Malabar y Calicut, obteniendo el título de virrey de la India que le otorga el monarca de Portugal.

En 1507 Alfonso de Albuquerque conquista Goa, arrebatándosela a los musulmanes y, al tomar Malaca rompe el monopolio mercantil árabe. Portugal puede jactarse de ser el emporio de riquezas hacia Europa. Llegó a la Malaca, puerto de cita de todos los mercaderes de oriente. Java y las Molucas eran los centros de producción de las especias; en esas islas se producía la nuez moscada que era llevada al mundo entero, y de las Molucas se obtenía todo el clavo de olor. Las costas africanas brindaron a los portugueses en el siglo XV esclavos, marfil, ébano, diamantes, cereales y pescado. Y en los dos siglos posteriores, ya establecidos en el océano Indico y en los mares de China, los lusitanos se interesaron en el salitre, cobre, seda y porcelana, entre otros productos.

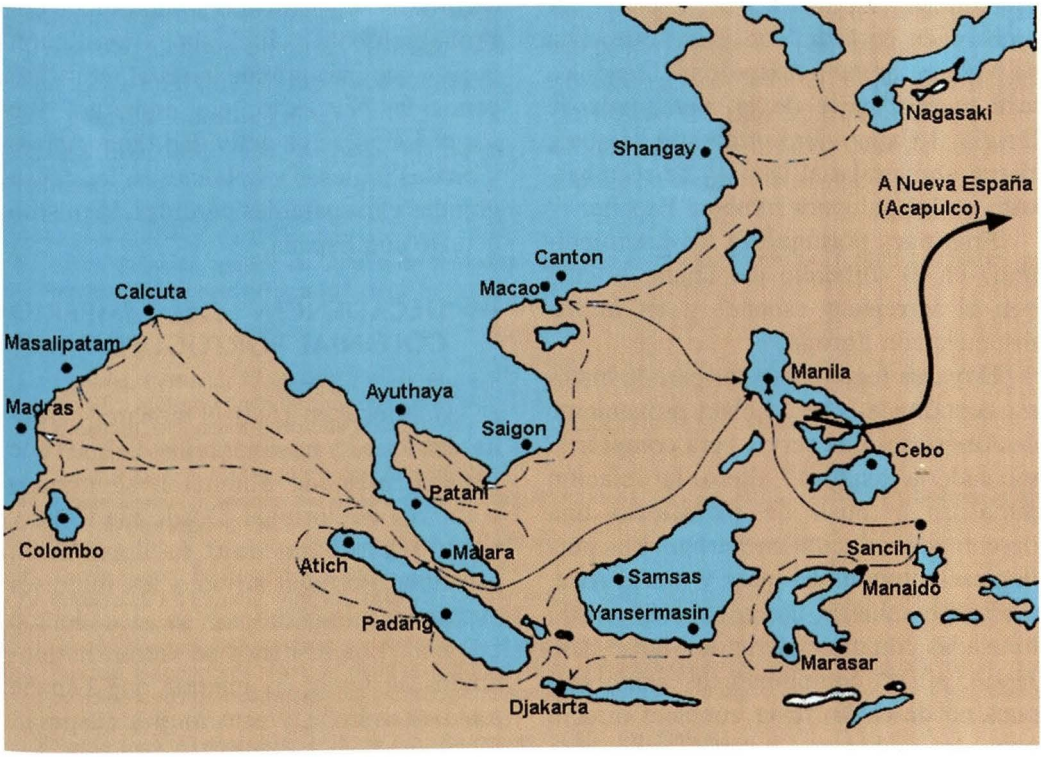
Los portugueses supieron sacar partido también de un comercio entre las regiones asiáticas manejado por ellos, ya que Japón no comerciaba directamente con China y es así como: "lle-

vando a una y otra parte, lo que les era necesario. Como: plata y cobre japonés a China, cobre japonés a la India, especias a la India, tejidos de algodón indios al sur este asiático, seda y alfombras persas a la India y Japón".[5]

El tráfico de esclavos negros.

La corona portuguesa proveía de esclavos negros a España. Portugal obtenía de sus colonias africanas el monopolio comercial de este vil comercio. Este, fue causa de constantes disputas entre ambos reinos por las ganancias que dejaba el tráfico de esclavos. La Corona española regulaba la calidad, cantidad de esclavos y lo hacía en su propio beneficio financiero, ya que cobraba impuestos por las licencias reales para traer negros a América. Estos impuestos y la reventa de las licencias por la creciente demanda, se volvieron un objeto de especulación.

Los puertos exclusivos de importación de esclavos en América eran Cartagena y Veracruz. Allí eran revendidos y distribuidos por todo el continente americano.



Rutas comerciales portugesas en los oceanos Indico y Pacífico S. XVI

5 Cipolla, Carlos. *Cañones y Velas.* p. 136.

Zona límite de su periferia económica: la organización del comercio Manila-Acapulco.

En esta ruta la navegación comercial transportaba grandes cantidades de mercaderías de diversos tipos, las que se vendían en Méjico y Perú en sumas elevadas. Estaba considerado como uno de los viajes más largos y peligrosos, pues había que atravesar dos veces el Océano Pacífico, el más extenso de los mares. Las sedas y porcelanas compradas en Cantón por los portugueses eran llevadas a Manila. Aquí se realizaba el comercio entre los lusitanos y los españoles. La mercadería adquirida por España era embarcada en el galeón anual que salía de Manila rumbo a Acapulco. Llegados a este puerto, parte de la mercadería se dirigía al Callao pero otra parte bajaba a tierra, atravesaba el istmo y se reembarcaba en los galeones rumbo a España.

Eran pues portugueses los intermediarios en el comercio del lejano oriente con el virreinato español y en última instancia con Europa.

Hay que tener presente -para la historia económica- que la plata proveniente de América y que servía para comprar la mercadería asiática, alteró la relación plata-oro y puso de manifiesto una descarnada inflación en Europa. Los portugueses procuraban plata y oro al Asia. Cada año salía un barco con 600 u 800 toneladas con mercadería de Macao para Japón, allí la compraban los japoneses, pues no deseaban tener contacto directo con los chinos, actitud que era aprovechada por los portugueses.

Otra vía explotada por éstos era la de China-Manila. Hemos señalado como vendían a los españoles, mercaderías provenientes del continente e islas asiáticas obteniendo en compensación plata proveniente en gran parte de las minas del Perú.

Para los portugueses era un negocio lucrativo. Ya que la relación del oro era cinco veces mayor que la plata en Asia, mientras que en Europa para mediados del siglo XVI la relación era casi el doble y seguía en aumento.

La revolución marítima y comercial la había conseguido hacer Portugal. Logró que las economías de Europa y Asia dependieran de su comercio y terminó de debilitar el tráfico mediterráneo. Probablemente fue la revolución económica más grande hasta el momento conocida. Su éxito, sin embargo, fue corto. La agresiva actividad de corsarios y piratas ingleses y holandeses, les causó grandes e irreparables pérdidas, lo mismo ocurrió con España.

IV. DECADENCIA DEL IMPERIO COLONIAL PORTUGUES

Al fallecer en 1580, el monarca cardenal Enrique I y no dejar hijos, Felipe II de España, nieto de Manuel I, se impuso como rey de Portugal. Desde esa fecha y por 50 años que duró la dominación española, Portugal sirvió a los intereses españoles, iniciándose su decadencia colonial. Los lusitanos se vieron involucrados en todas las guerras que España tenía en Europa y esto muy a su pesar, pues aquellos se habían llevado bien con sus vecinos continentales.

Coinciden esos años del manejo

español con la expansión rápida de ingleses y holandeses por los dominios coloniales portugueses y también por los de España. Otra actividad nefasta para ambos reinos fue la incesante actividad de piratas y corsarios.

A los gastos que ocasionaba el control del comercio con el Asia, Felipe II debe afrontar en 1588 su temeraria invasión a Inglaterra con su "Escuadra Invencible". Esta armada, casi en su totalidad, fue preparada en Lisboa y "con dinero de Portugal"[6]

El 31 de Mayo el desastre fue total. En la armada inglesa participaron, junto con los oficiales de marina, los corsarios Drake, Hawkins y Forbiher.

La decadencia española arrastra aún más a Portugal pues el monarca mantiene las guerras contra Flandes, Francia e Italia, utilizando las fuerzas militares lusitanas.

Por otra parte, ingleses y holandeses atacan y bloquean constantemente los puertos europeos y coloniales de los íberos a lo que se suma una sangría económica más y es la piratería turca y berberisca.

En 1595 Holanda, con su Compañía holandesa de las Indias Orientales, alcanza Java, luego Santo Tomé y fundan Zelanda. En 1621 fundan Batavia y consiguen manejar el comercio de las especias y otros productos de las islas de Sonda. Portugal había perdido todo. A esto se suma, cuando en 1652, los holandeses se apoderan del Cabo y forman una colonia agrícola (boers), que abastecía a sus naves en tránsito y que les produjo grandes beneficios.

Otro golpe para el imperio colonial portugués se dio en 1698, cuando los árabes de Omán los expulsan de sus posiciones en el oriente africano.

6. Costa Quintella, Ignacio de. *Anales de la Marina Portuguesa 1ª y 4a. Parte: 1481-1690.* Lisboa. M. de Marina portuguesa.1975. p.161.

BIBLIOGRAFIA

1. Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo, en época de Felipe II.* 2a. edición en español México Fondo de Cultura Económica, 1987.
2. Brossard, Maurice de. *Historia Marítima del mundo.* Edimat libros. Madrid. 1974. Traducción de Miguel Angel Córdoba García.
3. Cipolla, Carlos. *Cañones y velas.* Ariel, 1967.
4. Costa Quintella, Ignacio de. *Anales de la Marina Portuguesa 1ª y 4a. Parte: 1481-1690.* Lisboa. M. de Marina portuguesa.1975.
5. Chaunu, Piere. *La expansión europea siglos XIII-XV.* Barcelona. Ed. Labor 1972.
6. Davis, Ralph. *La Europa Atlántica. Siglo XXI.* 1976.
7. Elliot, J.H. *La España imperial. 1469-1716.* Barcelona. 1986 Vicens-Vives.
8. García, María. *Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Naves y hombres en la navegación transpacífica. Universidad Autónoma.* México. 2001 s.p.
9. Ispizúa, Segundo de. *Historia de la geografía y de la cosmografía en las edades antigua y media, con relación a los grandes descubrimientos marítimos realizados en los siglos XV y XVI, por españoles y portugueses.* Madrid. 1922 Gráficas Reunidas.
10. Parry, John. *El descubrimiento del mar.* Barcelona. 1989 Ed. Crítica.
11. Romano, Ruggiero.*Consideraciones.* Instituto Italiano de Cultura de Lima. 1993.
12. Santiago Cruz, Francisco. *La nao de China.* Jus S.A.Méjico. 1962.
13. Trueba, Eduardo y José Llavador. "Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española. Siglo XVI." *Revista de Historia Naval.* Año XV, Nº58, Madrid. 1997. Instituto de Historia y Cultura Naval. 1997.

El Callao ante los Corsarios de Brown

Luis Fernando Furlan

INTRODUCCIÓN

Durante el transcurso de la prolongada guerra de independencia americana (1810 – 1826), los insurgentes del Nuevo Mundo practicaron intensamente el corso con grandes resultados, logrando debilitar a España en el mar mediante el apresamiento de sus buques mercantes, el perjuicio de su comercio marítimo, los ataques contra sus diferentes puertos y defensas costeras, la propagación y difusión de los ideales de emancipación por mares y tierras que se hallaban bajo la órbita hispana, etc.



La guerra de corso era un tipo de lucha marítima dirigida contra las naves y el comercio del país con el cual se estaba en guerra. El corso era perfectamente legal, ya que debía ser autorizado por el Estado siguiendo las ordenanzas y reglamentos existentes para tal efecto y con el otorgamiento de los correspondientes permisos (las patentes de corso). En su organización y conducción intervenían generalmente civiles (armadores y capitanes corsarios). Además, todas las presas que se obtuvieran debían ser declaradas

legítimas en los tribunales de presas que se designaran para ello. Así, con este recurso de iniciativa privada que contaba a su vez con el respaldo y apoyo del Gobierno, los países débiles podían hostilizar a su adversario en el mar y obtener importantes éxitos y beneficios sin que el Estado se viera presionado u obligado a realizar grandes gastos o desembolsos.

En sus campañas, los corsarios americanos efectuaron incursiones y ataques contra distintas posiciones defensivas levantadas por España en el litoral de sus dominios ultramarinos, como por ejemplo, la gran acción emprendida por los audaces corsarios comandados por el bravo D. Guillermo Brown a principios de 1816 sobre el mismísimo Callao, el más poderoso bastión español en todo el océano Pacífico.

Contexto histórico (1814 – 1815)

El 20 de junio de 1814 finalizó la presencia hispana en el Río de la Plata, al capitular la plaza de Montevideo, luego de la decisiva derrota naval sufrida por la escuadra española ante los buques patriotas de Buenos Aires (17 de mayo de 1814).

La caída de Montevideo fue un espectacular triunfo logrado por las Provincias Unidas del Río de la Plata y un acontecimiento clave en la lucha por la emancipación de Hispanoamérica.

Cuando España perdió Montevideo y el Real Apostadero Naval allí instalado, el rey D. Fernando VII había sido recientemente liberado de su largo cautiverio napoleónico, y con el apoyo de la Santa Alianza estaba listo para sofocar y destruir todos los focos de insurrección existentes en sus dominios americanos. Esto quedó demostrado con el envío desde Cádiz de una monumental expedición reconquistadora al mando del General D. Pablo Morillo, cuya misión era acabar con el principal núcleo revolucionario de América: Buenos Aires. Sin embargo, las victorias patriotas de mediados de 1814 en el Río de la Plata, privaron al General Morillo de las tan necesarias bases de operaciones desde las cuales habría de atacar la otrora capital virreynal, debiendo desviarse forzosamente hacia la zona del Mar Caribe y desembarcar en las costas de Venezuela.

Alejados los temores de reconquista española y con el Río de la Plata en su poder, las Provincias Unidas quedaron en condiciones de llevar la ofensiva marítima y naval contra España recurriendo para ello al empleo de la guerra de corso. Esto se decidió en momentos en que la causa americana se encontraba en peligro por el colapso de la revolución chilena (Rancagua, octubre de 1814) y la exitosa contraofensiva de las armas españolas en México, Venezuela y Nueva Granada; por otra parte, las Provincias Unidas del Río de la Plata, pese a los grandes logros obtenidos, no habían alcanzado todavía una tranquilidad absoluta: impopularidad y debilidad del gobierno del director supremo general D. Carlos de Alvear que culminó con su caída (motín de Fontezuelas, abril de 1815), indisciplina

en el Ejército del Norte (que anticipó el desastre de Sipe Sipe, noviembre de 1815), comienzo de la guerra civil contra Artigas y los caudillos del Litoral y amenazas de invasión sobre el Río de la Plata por parte de los portugueses del Brasil.

La campaña corsaria de D. Guillermo Brown (1815 – 1816)

Objetivos, preparativos y organización

En setiembre de 1815, el entonces director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata D. Ignacio Álvarez Thomas dictó las instrucciones que debían observar los corsarios en la campaña a emprender próximamente. Las mismas consistían en actuar contra España especialmente en el océano Pacífico; hostilizar, apresar e incendiar todo buque con bandera española empleando todos los medios disponibles; respetar a los buques neutrales o amigos; destruir el comercio marítimo hispano; interceptar las comunicaciones y las líneas de abastecimiento entre Chile y Perú; distraer la atención del virrey del Perú; obtener informaciones sobre las fuerzas enemigas y patriotas de Chile y Perú; conocer la situación de España y si existían planes de enviar nuevas expediciones de refuerzo para las tropas del general Morillo; conocer la opinión de los patriotas de Chile, Perú, Guayaquil y Nueva Granada y fomentar y apoyar sus movimientos de insurrección; introducir clandestinamente escritos y proclamas de la revolución; considerar en estado de bloqueo todas las plazas costeras españolas del Pacífico; liberar prisioneros patriotas que se hallaban en la isla de Juan Fernández; no extender la campaña más allá de los 11° de latitud Norte a menos que se tuviera noticia de la partida de alguna expedición española procedente de Panamá o Trujillo con dirección a Perú, a la que tendría que atacar y destruir; etc[1].

En cuanto a los preparativos y a la organización, diremos que la escuadrilla corsaria se integró con 4 buques cuyos nombres, comandos y características generales eran:

Fragata *Hércules*: insignia del jefe de la escuadrilla y comandante, coronel de Marina D. Guillermo Brown; 2° comandante, D. Walter D. Chitty. Eslora: 38 m., manga: 6 m., puntal: 5,80 m., calado: 2,25 m. Tripulación: entre 102 y 200 hombres. Artillería: entre 23 y 29 cañones ("de a 2", "de a 8", "de a 12" y "de a 24"). Era un antiguo mercante ruso. Intervino activamente en la Campaña Naval de 1814 contra Montevideo siendo insignia del Jefe de la escuadrilla patriota D. Guillermo Brown, a quien le fue obsequiada como premio por su gran actuación en aquella decisiva campaña.

Bergantín *Santísima Trinidad*: aportada por el Estado. Comandante, D. Miguel Brown. Eslora: 30m., manga:

1 Ver: "Instrucciones reservadas que confiere el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata a M. Miguel Brown, Comandante de la corbeta de Guerra El Hércules para el corso en el Mar del Sud contra la bandera española. 2 de septiembre de 1815". En: *Documentos del Almirante Brown, tomo I, pp.169-171.*

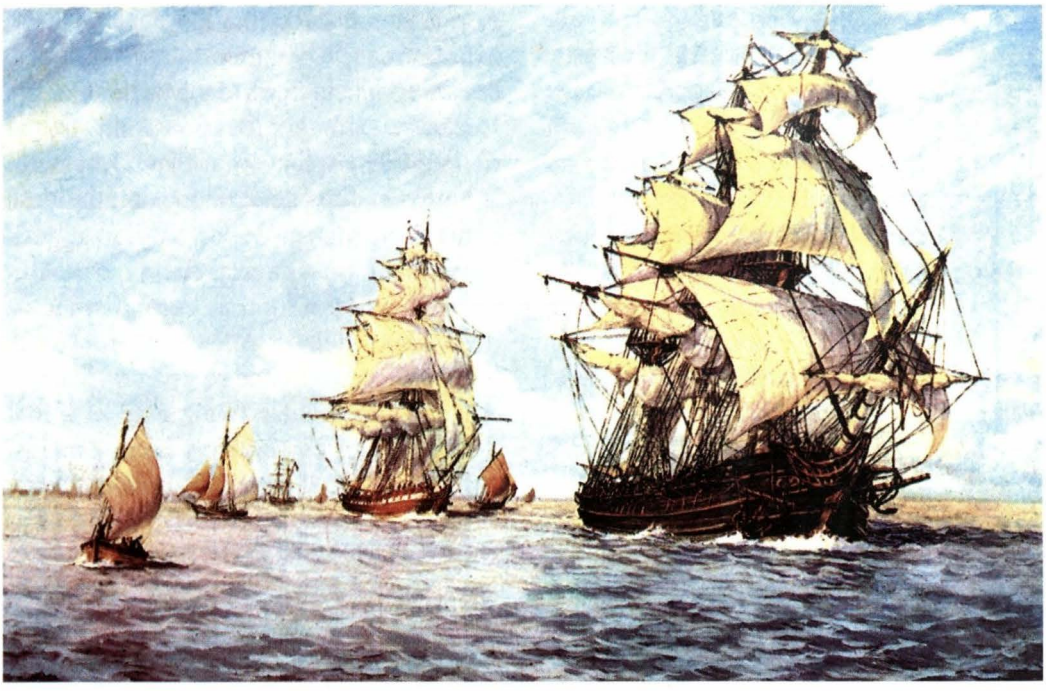
8,30 m., puntal: 3 m., calado: 1,80 m. Tripulación: entre 58 y 130 hombres. Artillería: entre 16 y 20 cañones ("de a 3", "de a 6", "de a 8", "de a 12", "de a 18" y "de a 24"). Construido en Corrientes o Asunción.

Corbeta *Halcón*: adquirida y armada en corso por el doctor D. Vicente A. Echevarría. Comandante, D. Hipólito Bouchard. Eslora: 36 m., manga: 6 m., puntal: 5,90 m., calado: 2,50 m.. Tripulación: aproximadamente 104 hombres. Artillería: entre 18 y 22 cañones ("de a 8", "de a 12" y "de a 18"). Construida en Francia.

Goleta *Constitución*: adquirida y equipada por emigrados chilenos residentes en Buenos Aires. Comandante, D. Oliverio Russell. Eslora: 28 m., manga: 5,75 m., puntal: 5,60 m., calado: 2,90 m. Tripulación: 45 hombres. Artillería: 7 cañones ("de a 4", "de a 8", "de a 16" y "de a 18"). De construcción supuestamente norteamericana.

Respecto a los comandantes navales citados, diremos que el jefe de la escuadrilla, el futuro Almirante D. Guillermo Brown, era un audaz y extraordinario marino nacido en Irlanda el 22 de junio de 1777 que habiendo llegado al Río de la Plata en 1810 se dedicó inicialmente al comercio para luego abrazar la causa de la Revolución de Mayo. Su entusiasmo lo llevó a tomar parte activa en la creación de la escuadra patriota de las Provincias Unidas y a ser designado Jefe de la misma por disposición del Director Supremo. Entre marzo y mayo de 1814 Brown dirigió la campaña naval contra los españoles de Montevideo, venciéndolos en los decisivos encuentros de Martín García, Buceo y Montevideo poniendo fin al dominio de España en el Plata. Luego de la misma fue designado comandante general de Marina y por su gran interés en realizar una guerra de corso contra España y por otras circunstancias derivadas del confuso e inestable panorama político que se vivía en Buenos Aires, logró quedar finalmente al frente de los buques corsarios ya mencionados. Años después, al estallar la contienda con el imperio del Brasil, D. Guillermo Brown fue designado nuevamente jefe de la escuadra de las Provincias Unidas y durante el transcurso del conflicto (1825 – 1828) obtuvo grandes triunfos sobre la poderosa escuadra imperial (Los Pozos y Juncal, entre otros), dando magníficas muestras de su valentía y talento. En 1839 fue llamado una vez más al servicio naval al serle confiado el mando supremo de la escuadra de la Confederación Argentina con motivo de la guerra contra la República Oriental del Uruguay, cargo que ejerció hasta agosto de 1845, conflicto en el que confirmó su experiencia como conductor y jefe naval, por ejemplo, en las acciones de 1841 frente a Montevideo y en Costa Brava (agosto de 1842). Retirado definitivamente de la vida naval, el almirante D. Guillermo Brown, "Padre de la Patria en el Mar" para los argentinos, falleció en Buenos Aires el 3 de marzo de 1857.

Acompañaron al coronel de Marina



D. Guillermo su cuñado D. Walter D. Chitty y su hermano D. Miguel Brown. A ellos se agregó el luego capitán de navío D. Hipólito Bouchard, marino aguerrido y valiente nacido el 15 de enero de 1780 cerca de Saint Tropez (Francia). Marino mercante primero, se plegó luego al movimiento de Mayo, siendo incorporado como comandante de uno de los tres buques que integraron la primera escuadrilla argentina que fue vencida por la española en San Nicolás (1811). Alejado por un tiempo del servicio de Marina se incorporó como subteniente al glorioso Regimiento de Granaderos a Caballo creado por el General D. José de San Martín con el que participó en la acción de San Lorenzo y alcanzó la jerarquía de capitán. En 1815 volvió a la Marina como comandante de la *Halcón*, próxima a partir en campaña de corso. Algunos años después, habría de realizar su hazaña más famosa al comandar la fragata *La Argentina* en su espectacular corso alrededor del mundo (1817 – 1819). Tomó parte también en la expedición libertadora de San Martín al Perú (1820). Radicado definitivamente en Perú, sirvió en su Marina de Guerra y llegó a ser por poco tiempo jefe de su escuadra. Fue asesinado en 1837 por uno de los peones de su ingenio azucarero situado en Nasca. Finalmente, el último comandante naval fue el teniente coronel de Marina D. Oliverio Russell, natural de Escocia, que se había desempeñado

notablemente durante la Campaña Naval de 1814 comandando diferentes buques de las Provincias Unidas y llegando a ser 2° jefe de la escuadra.

Comienzo de la campaña

La fragata *Hércules* y el bergantín *Santísima Trinidad* zarparon de Buenos Aires el 15 de octubre de 1815 y tras una breve estadía en Colonia del Sacramento y Montevideo pusieron proa hacia el Atlántico Sur el 24 de octubre, seguidos pocos días después por la corbeta *Halcón* y la goleta *Constitución.*

Luego de una navegación tranquila y sin inconvenientes, la *Hércules* y el *Santísima Trinidad* doblaron el Cabo de Hornos penetrando así en el océano Pacífico. Al alcanzar el archipiélago Madre de Dios (costa sur de Chile) ambos buques fueron recibidos por un furioso y violento temporal del Oeste y Noroeste, con fuertes ráfagas de viento, lluvias, espesa niebla y nieve. Esto provocó la pérdida del tajamar del *Santísima Trinidad* y el riesgo de que sucediera lo mismo con su bauprés. En tan crítica y comprometida situación, sufriendo un clima tan hostil y amenazados por peligrosos escollos, rocas y rompientes, la *Hércules* y el *Santísima Trinidad* se refugiaron en la boca occidental del Estrecho de Magallanes e intentaron fondear sin éxito en la isla de Westminster Hall (la *Hércules*, por ejemplo, perdió sus dos anclas en esa difícil tarea). Finalmente, ambos buques fueron separados por el inclemente temporal que no daba tregua alguna. Perdido todo contacto con su acompañante, la *Hércules* fue arrojada contra unas rocas a flor de agua que le causaron daños en su casco y un considerable rumbo cerca de la proa. Al mejorar el tiempo, la castigada insignia de D. Guillermo Brown logró entrar en una caleta que formaba un dique natural, sitio ideal para realizar las tan necesarias reparaciones. Durante las mismas se descubrió la quilla, se carenó el casco y se taparon los rumbos. Poco después, la *Hércules* encontró al *Santísima Trinidad,* que había reparado sus averías en una bahía de Tierra del Fuego.

Unidos ambos buques, continuaron su navegación fondeando en isla Mocha, cerca de Talcahuano, donde se les unió la corbeta *Halcón*, que había sufrido también un tremendo temporal durante catorce días mientras superaba el Cabo de Hornos. Bouchard informó del trágico naufragio de la goleta *Constitución* en esa peligrosa travesía y reconoció el mando supremo de D. Guillermo Brown sobre la escuadrilla corsaria, además de coordinarse las actividades a seguir. El 31 de diciembre de 1815, Brown y Bouchard suscribieron un convenio sobre las presas que se obtuvieran en el transcurso de la campaña. Es de destacar que con los 3 buques corsarios se encontraba la goleta *Mercedes* apresada, según el capitán de navío D. Héctor Ratto, por Bouchard (dicha goleta iba desde Chiloé al Callao y luego de desembarcarse tripulación y víveres fue echada a pique).

Luego de hacer aguada y provisión de cerdos salvajes, los corsarios

abandonaron isla Mocha. El jefe de la escuadrilla dispuso seguir con la *Hércules* hasta las islas de Juan Fernández para liberar a los patriotas allí prisioneros, lo que no fue posible por el mal tiempo reinante y problemas con el bauprés, poniendo proa hacia las costas del Virreinato del Perú en demanda del Callao, punto de reunión general con el resto de sus buques, mientras que la *Halcón* y el *Santísima Trinidad* tomaron dirección noreste cruzando Valparaíso para llegar al Callao.

Por una fragata inglesa, las autoridades españolas de Chile tomaron conocimiento de la presencia de los corsarios, frustrándose así incursiones de estos sobre Talcahuano y Valparaíso.

En el Callao (enero de 1816)

A comienzos de enero de 1816, los buques de Brown se encontraban en plena navegación rumbo a un duro desafío: el Callao, sitio que sería escenario de intensos enfrentamientos y en donde chocarían la intrepidez de los corsarios y la bravura de los defensores del rey.

El Callao era el puerto más importante del Virreinato del Perú y de todo el océano Pacífico. A su condición de principal centro del comercio hispano y punto clave dentro de las rutas mercantiles entre España y América, se agregaba el hecho de ser núcleo fundamental de defensa de las costas del Perú y del litoral marítimo del Pacífico en general, poderosa plaza fuerte y base de operaciones de la Real Armada. El Callao estaba protegido por una gran fortaleza (el Real Felipe), dos fuertes y algunas baterías costeras artilladas, con un total de más de 200 cañones de diversos y variados calibres. De todas estas estructuras, la más poderosa e imponente era la fortaleza del Real Felipe, erigida por disposición del virrey D. José Manso de Velasco, Conde de Superunda. Su construcción se inició en 1747 y terminó en 1776. El proyecto se debió al cosmógrafo francés D. Luis Godín, participó además el matemático español D. José Amich (a su vez director de la obra) y el experto en fortalezas D. Juan Francisco Rossa, también español. El Real Felipe constituye un pentágono irregular (con un perímetro total de 1500 m.), con muralla circundante, cordón, parapeto, terraplén y 5 baluartes (El Rey, La Reina, San Felipe, San Carlos y San José). En su construcción se utilizó ladrillo, piedra y calicanto (mezcla de piedra, cal, arena y huevos de aves guaneras). Su potencial estaba compuesto por casi 213 piezas de artillería. Los virreyes D. Manuel Amat y D. José Fernando de Abascal se cuentan entre quienes se preocuparon muy especialmente por las obras de refuerzo realizadas en esta fortaleza. Finalmente, es de mencionar que en el aspecto naval la Real Armada estaba pobremente representada en el Callao, pues no contaba con buques de guerra capaces o adecuados para hacer frente a incursiones desde el océano, contándose apenas con barcos menores, lanchas cañoneras y mercantes armados.

Con anterioridad a los ataques que habrían de realizar el coronel de Marina D. Guillermo Brown y sus corsarios en enero de 1816, el Callao hizo frente a muchas otras amenazas e incursiones marítimas, tales como las protagonizadas por piratas y corsarios ingleses y holandeses (Drake en 1578, Cavendish en 1587 y Jacobo Heremite Klerk en 1624).

Aprovechando la debilidad de la Real Armada en el Callao, Brown se proponía capturar naves mercantes allí fondeadas o bien que entraran a puerto, llevar diferentes golpes de mano sobre sus costas y defensas a efectos de desmoralizar al enemigo, tomar contacto con los patriotas e introducir panfletos revolucionarios entre la población para provocar un alzamiento general. La toma del Callao se consideraba prácticamente imposible dado los pocos buques y los escasos recursos de que disponían los corsarios rioplatenses y la inexpugnabilidad de las estructuras defensivas ya mencionadas.

Brown dispuso poner proa en dirección al archipiélago de las Hormigas (33 millas al oeste del Callao) con la intención de realizar algunas presas, logrando el 11 de enero capturar al bergantín guanero *San Pablo*, procedente del Callao, el cual fue desarbolado y colocado como pontón y hospital en las Hormigas, adonde se destinarían los prisioneros, heridos y enfermos. Inmediatamente, Brown tomó como bases de operaciones para sus actividades corsarias en la zona a las islas de las Hormigas y San Lorenzo (ubicada frente a La Punta).

El 13 los corsarios se apoderaron de una importante presa en Morro Quemado, cerca de las Hormigas: la fragata mercante *Gobernadora,* que se hallaba en viaje desde Guayaquil al Callao. Este buque transportaba mercadería valuada en $ 1.000.000.- consistente en trigo, cera, cacao y otros productos. Es de destacar que a bordo se encontraban también comerciantes y presos políticos (entre estos últimos, el teniente coronel D. Vicente Banegas, del ejército patriota de Nueva Granada, que venía engrillado para ser juzgado en Lima). Los prisioneros enemigos fueron trasladados al *San Pablo.* La *Gobernadora* fue luego armada e incorporada a la escuadrilla de los corsarios.

Al día siguiente del apresamiento de la *Gobernadora,* se verificó la reunión de los tres buques corsarios: fragata *Hércules*, corbeta *Halcón* y bergantín *Santísima Trinidad.* Entre el 14 y el 18, los corsarios de Brown navegaban entre las Hormigas y San Lorenzo buscando mantenerse alejados y fuera de la vista del Callao para que la sorpresa les permitiera hacer nuevas presas; así lograron capturar 3 barcos: el *Nuestra Señora del Carmen,* alias *Andaluz,* que se lo artilló con 2 cañones para servir en la escuadrilla; la corbeta *Motañesa,* que había partido del Callao rumbo a Chiloé; y un bergantín que fue luego echado a pique por los corsarios.

Sin embargo, una circunstancia

inesperada impidió a Brown seguir conservando el factor sorpresa para sus actividades, ya que uno de sus prisioneros alojados en el *San Pablo* (el carpintero de la *Gobernadora* seguido por unos compañeros), logró reparar un bote y escapar al continente alcanzando Chancay y luego Lima el día 19. Aquí informó todo a las autoridades españolas, que pudieron conocer así la presencia de los corsarios insurgentes en las proximidades del Callao, hasta ese momento ignorada. Esto permitió que los buques mercantes fondeados en el Callao y que estaban listos para zarpar a España y otros destinos se salvaran de ser apresados por los corsarios, quienes por su parte, ya no gozarían de la misma comodidad y facilidad de antes para obtener presas. "Viva el Rey" (publicación española editada en Lima) dio enorme trascendencia a este suceso protagonizado por el mencionado carpintero y que tan feliz fue para los españoles:

"*Este* [carpintero] *fué el instrumento de que Dios se valió para evitar los grandes daños que habrían hecho los malvados* [corsarios], *si, como pensaban, hubiesen permanecido allí sin que se supiese de ellos; pero el intrépido carpintero proyectó fugar, y apenas la fragata corsaria salió a hacer su crucero, conquistó a los que con él estaban y entre todos trataron de componer un bote que habían dejado allí por inútil, y valiéndose de unas hachuelas que sacaron de unos baúles, lograron ponerlo en estado de embarcarse en él, como se embarcaron, 21 hombres y también los enfermos de la tripulación enemiga. El 18 llegaron felizmente a Chancay, y el 19 a Lima, y dieron el primer aviso de los piratas.*

Si Dios no inspira este heroico arrojo al carpintero, se arruinan muchos, pues estaban al salir para España las fragatas Minerva, Tagle, Comercio y varios otros buques para diversos destinos, todos los que hubieran sin duda caído en manos de estos ladrones.[2]"

Igualmente quiso la suerte que dos fragatas mercantes españolas lograran de milagro entrar al Callao sin ser advertidas por los corsarios: "*También hizo la Providencia que pasasen sin ser vistos y entrasen al puerto felizmente la Motezuma, que venía por intermedios con más de 200.000 pesos en plata sellada y barras; y la Carlota con muy valioso cargamento de España*[3]" .

La presencia de los corsarios patriotas causó gran alarma y preocupación en Lima y el resto del Virreinato del Perú, que todavía recordaban los ataques de ingleses y holandeses de siglos anteriores. Por ello se apresuraron los preparativos para defender el Callao y costas adyacentes, área elegida por los corsarios para desplegar sus actividades. La "Gaceta del Gobierno de Lima", en su nº 14 del 17 de febrero de 1816, dice: "... *ántes del 20 de dicho enero, ya la costa*

2 Fechado el 24 de mayo de 1816. En: *Documentos del Almirante Brown*, tomo I, pp. 246-247.
3 "Viva el Rey", 24 de mayo de 1816. En: *Documentos del Almirante... Ibídem*, tomo I, p. 247.

de S. y N. del Callao se hallaba guarnecida con respetables destacamentos de caballeria, reforzada la guarnicion de la plaza, retirados los presidiarios y tropa de S. Lorenzo...[4]" . En lo naval se ordenó que las naves mercantes fondeadas quedaran acoderadas, se desplegaron 6 cañoneras y algunas lanchas armadas para proteger las costas y se enviaron una goleta y un falucho en tareas de exploración para vigilar los movimientos de los corsarios. Hacia fines de enero, se tomaron medidas más ofensivas a fin de buscar y enfrentar aguas afueras a los buques de Brown; así surgió la idea de crear una escuadrilla por iniciativa del Real Tribunal del Consulado, que fue armada y tripulada gracias a la donación voluntaria de los comerciantes locales (que alcanzó $ 200.000.-). Dicha escuadrilla se integró con buques mercantes fondeados en el Callao y quedó al mando del piloto D. Isidoro Couseiro, claro indicio de la aguda crisis que experimentaba la Real Armada en uno de sus principales apostaderos navales de ultramar. Esta circunstancia motivó un severo comentario del periódico la "Gaceta del Gobierno de Lima", al decir: "*Ya que la gran division del general Morillo fue á dar á costa firme ¿por qué ha quedado el Rio de la Plata tan destituido de algunas fuerzas navales, que hayan podido salir impunemente las que están en el día insultando nuestras costas?*"[5]. La organización de esta escuadrilla fue seguida con particular interés por el mismo periódico:

"*El benemérito tribunal del Consulado de esta Capital activa á la brevedad el armamento de los seis mejores buques de bahía que se harán á la mar dentro de ocho días en persecucion de los enemigos; y aumentadas las fuerzas sutiles del puerto, queda perfectamente á cubierto de experimentar ninguna desgracia. La Costa se halla guarnecida con gruesos destacamentos de caballeria, y no hay providencia que no se haya expedido por nuestro zeloso gobierno para evitar en lo posible los perjuicios que podian originarse á este recomendable comercio, digno por su firme generosa conducta de toda la proteccion de la superioridad*"[6].

En su nº 9 (27 de enero de 1816) se anuncia que:

"*Los comisionados del real tribunal del Consulado y comercio de esta Capital para el apresto y armamento de los buques que han de salir en persecusion de los piratas de Buenos – Ayres, que se han presentado á bloquear el puerto del Callao, hacen saber á la gente de mar y á toda persona que estuviere en aptitud de alistarse en dicha expedicion: que ademas de la gloria que les resultará de ella por mediar la defensa de nuestra santa religion (vulnerada por los*

4 "Gaceta del Gobierno de Lima", tomo I, 1816, p. 98.
5 Nro. 8, 25 de enero de 1816. En: "Gaceta del Gobierno de..." *Ibídem,* tomo I, 1816, p. 56.
6 Nro. 8, 25 de enero de 1816. En: "Gaceta del Gobierno de..." *Ibídem,* tomo I, 1816, p. 56.

inmorales extranjeros que mandan las embarcaciones de los citados rebeldes), y el honor de este Reyno, tendrán un premio superior al que de ordinario se les satisface, que á favor de los apresadores [...], *se pagará*:

A la clase de marineros al mes ps. 25
A la de grumetes 14
A la de pages 8

Y al mismo tiempo se anticipará á cada individuo una mesada para su habilitacion por el citado tribunal, á cuyo cargo corre el pago de todos los gastos y sueldos de esta expedicion. No saldrá, hasta que se verifique su regreso, buque alguno del Callao...

Los comisionados toman tanto mayor empeño en llevar al cabo tan. Importante expedicion quanto que están seguros de que no puede haber Oficial ni marinero español, que al verse insultados por un conjunto de piratas ingleses, franceses y rebeldes (los quales empiezan por robar y echar á pique nuestros buques antes de conocernos), dexe de sentirse animado de aquel irresistible valor que asegura la victoria y ha colocado tantos españoles en la lista de los héroes"[7].

A comienzos de febrero de 1816 la escuadrilla quedó lista, aunque en verdad nunca alcanzó a combatir contra los corsarios, pues estos se encontraban lejos operando en Guayaquil. La "Gaceta del Gobierno de Lima" (nº 14, 17 de febrero de 1816) anunciaba que el:

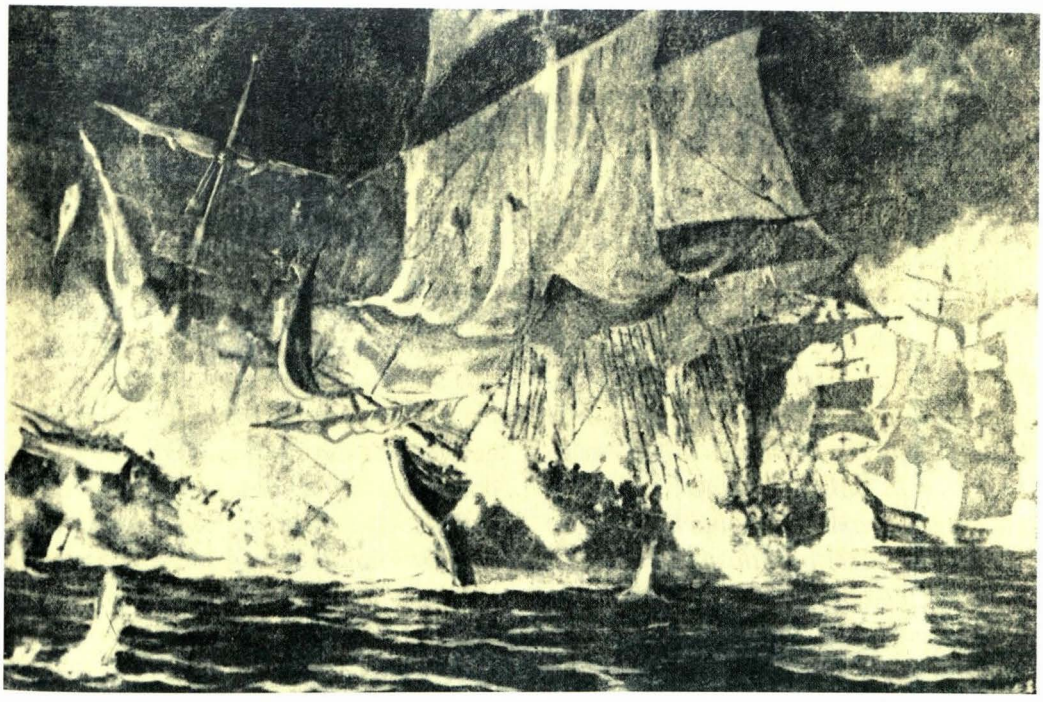
"...14 á las quatro de la tarde principió á dar la vela, y el 15 se mantuvieron los seis buques de que se compone fondeados en el Cabezo de la isla de San Lorenzo... La velocidad con que se ha aprontado este armamento en circunstancias de escázear tanto los recursos, demuestra bien que no hay obstáculo bastante á inutilizar los esfuerzos de un gobernador próvido y celozo; y que los sacrificios que cuesta á un pueblo el escarmiento de sus enemigos, se prestan con mas facilidad y gusto mientras mas adversa y contraria se manifiesta la suerte..."[8].

Por su parte, el coronel de Marina D. Guillermo Brown tomó la audaz decisión de bloquear el Callao con sus escasos buques respondiendo a los fines indicados anteriormente (20 de enero)*. Este mismo día por la noche, Brown lanzó su primer ataque a fondo hacia el interior del Callao dirigiendo él mismo en persona unos botes armados que

7 En: "Gaceta del..." *Ibidem,* tomo I, 1816.

8 En: "Gaceta del..." *Ibidem,* tomo I, 1816, p. 97. La escuadrilla la integraron 5 fragatas y 1 bergantín, todos mercantes armadas; sin embargo la "Gaceta Extraordinaria de Buenos Aires" del 24 de mayo de 1816 detalla el "Estado de los Corsarios Armados y despachados de Lima, para batir a los de Buenos – Ayres" e indica la existencia de 5 buques en vez de 6 señalados: fragata Tagle (6 cañones de a 24 y 20 de a 12), fragata Palafox (16 cañones de a 8 y 4 de a 18), fragata Reina de los Angeles (20 cañones de a 12, 2 de a 18 y 2 carronadas de a 24), fragata Minerva (20 cañones de a 18) y bergantín Europa (16 cañones de a 8 y 2 de a 12). Total: 1038 hombres de tripulación. En: *Documentos del... Op. Cit.,* tomo I, p. 245.

* Según "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816), "luego que el perverso Brown, comandante de los corsarios, supo la fuga de los prisioneros, entró en furor y tomó la descabellada resolución de irse al Callao". En: *Documentos... Op. Cit.,* tomo I, p. 247.



abrieron fuego sobre los buques fondeados, los muelles y la población en general, causando gran confusión, pero la oscuridad hizo extraviar a los atacantes, quienes al poco rato tuvieron que retirarse. Mencionando esta acción, la "Gaceta del Gobierno de Lima" (nº 14, 17 de febrero de 1816) comunicó que "*los enemigos se presentaron a poco a la vista del Callao, y afirmaron su bandera insurgente casi a tiro de cañón de los fuertes; y el mismo 20 tuvieron el arrojo de atacar con sus botes á los buques de bahía, y no encontrando sino resistencia y fuego replegaron sus fuerzas, y picaron los cables haciéndose más afuera las dos corvetas y el bergantin de que se componía su esquadra*"[9].

Al amanecer del 21, los buques corsarios se hallaban fondeados en la boca del Rímac y saludaron al cañón la bandera azul – celeste y blanca de la Provincias Unidas. Por mediodía, se acercaron a la bahía del Callao y mantuvieron un duelo artillero con las defensas de tierra y unas lanchas armadas. Este inaudito desafío a los célebres castillos del Callao mereció el

9 En: "Gaceta..." *Ibidem,* tomo I, 1816, p. 98. Véase también la "Gaceta del Gobierno de Lima" (Nro. 8, 25 de enero de 1816): "El 20 por la tarde afirmaron (los corsarios) su bandera insurgente de Buenos Ayres, y comenzaron á cañonear la bahía, población y plaza del Callao, sin causar daño alguno, hasta que al arrimarseles al amanecer (21) nuestras fuerzas fútiles (sutiles), y habiendo pasado una bala de á 24 por la inmediación del comandante de la corveta Hércules M. Wiliam Brun (...), picó al ancla la comandanta y se hicieron afuera, para evitar un descalabro". En: "Gaceta..." *Ibidem,* tomo I, 1816. p. 55.

siguiente comentario de "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816):

"*El 21 amaneció fondeado cerca del río con la mayor insolencia que es imaginable, como que sabía [Brown] que en el puerto no había ninguna lancha cañonera, ni buque armado. Su fuerza consistía en una fragata grande, una corbeta y un bergantín. Y la Gobernadora y el paylebot* [Nuestra Señora del Carmen, alias Andaluz] *que armaron como está dicho. El 21 isaron anclas y vinieron dos o tres a fondear en la misma bahía; tiraron algunos cañonazos como por burla; se les contestó de los castillos; volvieron a levarse y andubieron voltejeando hasta la medianoche...*"[10].

En la medianoche del 22, el Callao fue víctima de una punzante incursión de los corsarios de Brown cuando estos entraron a cañonazos al puerto causando grandes daños en los buques y construcciones allí existentes y logrando echar a pique la fragata española *Fuente Hermosa*. Tal conmoción provocó este ataque en toda la población del Callao que unos mercantes suspendieron su zarpada y desembarcaron apresuradamente su carga ("*la precipitación fué tanta que los pesos fuertes se derramaban por el muelle*"[11]).

Durante cinco días los aterrados habitantes del Callao se vieron libres de las incursiones corsarias, sin que ello significara para nada el retorno de la calma. En la madrugada del 27 se produjo un arriesgado y audaz ataque cuando el coronel de Marina Brown envió a su cuñado el valiente Capitán D. Walter D. Chitty con unos botes armados a penetrar al interior del puerto. Chitty, con gran bravura, atacó en aquella oportunidad a una de las 6 lanchas cañoneras apostadas para la defensa, que estaba tripulada por 50 soldados españoles que opusieron dura resistencia, no pudiendo llevársela por estar encadenada a un buque mayor desde donde se abrió un furioso fuego sobre los atacantes, cayendo Chitty gravemente herido. Ello determinó la retirada de los atacantes. Refiriéndose a esta acción, la "Gaceta del Gobierno de Lima" (nº 14, 17 de febrero de 1816) explicó que "*a los pocos días quisiéron renovar sus tentativas; pero más preparados que ántes, y aumentadas nuestras fuerzas sutiles, debiéron experimentar* [los corsarios] *considerable pérdida...*"[12]; aportando más detalles, "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816) informó que los corsarios mantuvieron el bloqueo sobre el Callao intentando algún que otro amague sobre el interior del puerto "*ya de día, ya de noche hasta el 27 en la noche, que tubieron el insolente arrojo de venir á la bahía 4 ó 5 botes, habiendo hecho previamente muchas candeladas en el cabezo de la isla de los barcos* [San Lorenzo] *para llamar la atención.*

10 *En: Documentos... Op. Cit.*, tomo I, p. 197.

11 "Gaceta Extraordinaria de Buenos Aires" /24 de mayo de 1816/. En: *Documentos... Op. Cit.*, tomo I, p. 245.

12 En: "Gaceta..." *Op. Cit.*, tomo I, 1816, p. 98.

Entraron sus botes por sotavento de nuestros buques, y al quién vive, contestaban: ronda. Un bote abordó a una de las 6 lanchas cañoneras que ya estaban armadas, y se trabó una sangrienta acción. Quiso la fortuna que en la lancha habían 50 extremeños de las tropas nuevas de España, y a bayoneta y bala defendieron la lancha, que, de no, la sacan. Acudieron los botes de auxilio, y ellos huyeron después de haber recibido mucho daño, tanto de las bayonetas como de los innumerables tiros que se les tiró"[13]; por su parte, D. Guillermo Brown en sus Memorias, recuerda que "*el capitán Chitty se portó bizarramente en uno de estos ataques efectuados por los botes de la escuadra, abordó y tomó posesión de una cañonera; pero encontrándola encadenada a la popa de un buque de mucho porte, desde donde se hacía un fuego mortífero, se vió forzado a abandonarla, severamente herido*"[14].

El 28 tuvo lugar la última ofensiva de los corsarios sobre el Callao cuando lograron apoderarse de dos importantes presas: durante el día capturaron la fragata *Candelaria*, procedente de Valparaíso con carga de granos; en tanto que al anochecer tomaron una de sus más valiosas presas: la fragata *Consecuencia*, que había partido de Cádiz en octubre de 1815 llevando a bordo un valioso cargamento y algunos pasajeros de categoría (por ejemplo, el brigadier D. Juan Manuel de Mendiburu, que viajaba para hacerse cargo de la Gobernación de Guayaquil; D. León Altolaguirre, contador mayor del Real Tribunal de Cuentas de Lima; D. Andrés Ximénes, juez subdelegado de la provincia de Jauja; y D. José Antonio Navarrete, fiscal de la audiencia de Chile). Este buque fue luego armado por los corsarios y habría de cumplir posteriormente una extraordinaria campaña de corso alrededor del mundo al mando de D. Hipólito Bouchard bajo el nuevo nombre de *La Argentina.* Uno de los pasajeros de la *Consecuencia*, el brigadier Mendiburu, en carta al virrey del Perú Marqués de la Concordia, dice que:

"*Habiendo salido de la Bahía de Cádiz en la fragata Consecuencia con dirección al Callao el 11 de octubre del pasado, logramos ponernos en el Puerto de nuestro. destino a tiro de cañón de su fondeadero el 28 de Enero del presente a las siete y media de la noche, y cuanto, tanto menos rezelozo de cualquiera acontecimiento cuanto que en tan segura posisión, no tuvimos el menor motivo de ello más engolfados estabamos en el placer de haber vencido nuestra navegasión comenzando ya á gozar del contento consiguiente al deseado fin de tan dilatado viage; nos encontramos con la sorpresa mayor, que puede darse al ponérsenos por el costado de bavor un*

13 En: "Gaceta..." *Op. Cit.*, tomo I, 1816, p. 197.

14 "Memurandum de las operaciones navales de la Marina Repúblicana Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusion de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de Oficiales". Reproducido de: Carranza, A.J. *Campañas Navales de la República Argentina.* Volumen IV, notas complementarias, tomos 3 y 4, p. 278.

Bergantín, y por la Popa una Fragata que con su fuego nos obligaba a la rendición, qe nos intimaba con sus voces. Semejante inesperada novedad infundio gran confución en dicha Consequencia; mas nostante se puso de la vuelta de fuera cuya maniobra fue la más rápida que se puede ejecutar. En virtud de ella, los enemigos nos perseguían y por atolondramiento de los Timoneles y Pilotos no podíamos desprendernos de su dirección. Al ver esto, y que toda la tripulación abandonó el Alcázar metiéndose bajo de cubierta, resolvió rendirse el Capitán lo que se verificó como a los tres cuartos de hora siguiendo toda esta noche ntra Fragata de la vuelta de fuera, hasta que en la mañana del 29 a Sotavento de las Hormigas nos encontramos con otra fragata súbdita de los buques de que fuimos apresados, que custodiaban a la fragata Candelaria, también apresada en el cabezo de la Isla.

En toda la noche no pudimos enterarnos de la Nación de que eramos presa, pues entre Ingleses, Españoles y Franceses, que son los enemigos no se oia mas vos que la de viva la Patria, y fué con el día que nos cercioramos de que dichos tres buques comandados por el Inglés Guillermo Brown, que se titula Comodoro, eran procedentes de Buenos Aires y ausiliados por el Gobierno revolucionario intruso en ese Virreinato"[15].

En los ataques lanzados sobre el Callao, los corsarios tuvieron 24 muertos (enterrados en la isla de San Lorenzo) y 6 heridos, mientras que sus buques no sufrieron averías de consideración; los españoles, por su parte, consideraron que las bajas enemigas fueron 34 y en cuanto a las propias la "Gaceta del Gobierno de Lima" (nº 11, 7 de febrero de 1816) haciendo mención a una de las últimas incursiones de los corsarios señala que estos "deben haber sufrido considerable pérdida. La nuestra fue de dos muertos, dos heridos y un contuso"[16].

Retirada

Luego de diez días de duro bloqueo, el coronel de Marina D. Guillermo Brown decidió finalmente levantarlo y abandonar el Callao el 30 de enero de 1816, poniendo proa hacia el norte en dirección a Guayaquil, donde le esperarían nuevas aventuras. Según las palabras de Brown "*la escuadra republicana continuó el bloqueo de este puerto* [...] *sin poder por una sola vez comunicar con los patriotas en tierra, ni proporcionarse víveres, y habiendo el mal tiempo sobre el Cabo de Hornos echado a perder una cantidad considerable de los embarcados al principio, se resolvió ir a Guayaquil, cuya ciudad, según noticias recibidas de un Teniente Coronel Vanegas del ejército de Nueva Granada, prisionero a bordo de la presa Gobernadora en su viaje a Lima para juzgarle, estaba muy mal*

15 Carta fechada en Guayaquil el 21 de febrero de 1816. En: *Documentos... Op. Cit.*, tomo I, p. 234 – 235.
16 En: "Gaceta..." *Op. Cit.*, tomo I, 1816, p. 80.

guarnecida y pronta a levantarse, si se le ofrecía ocasión favorable"[17].

Comentando las operaciones realizadas en el Callao, el capitán D. Walter D. Chitty expresó con satisfacción que "*reunida otra vez nuestra pequeña flota entramos al Puerto del Callao y rompimos fuego sobre los buques y la ciudad (enarbolando orgullosamente la bandera de la Independencia) y les causamos* [a los realistas] *considerable daño*"[18]; contrariamente la "Gaceta del Gobierno de Lima" (nº 14, 17 de febrero de 1816) minimizó lo hecho por los corsarios patriotas en el Callao "*pues el gobierno de Buenos Ayres creyó encontrar en nuestras costas la puerta abierta para la introduccion de sus apóstoles, y ostentando como lo ha tenido de costumbre prepotencia y proteccion, lograr que los pueblos les aclamasen sus libertadores, y les diesen en sus puertos asilo y hospedage*"[19].

Sobre los resultados y consecuencias de la presencia de la escuadrilla corsaria del coronel de Marina D. Guillermo Brown en el Callao diremos que la tarea de perseguir, hostilizar y destruir el comercio marítimo español se cumplió bastante satisfactoriamente al capturarse 7 presas con rico cargamento (algunas de las cuales fueron incorporadas a la escuadrilla para distintas funciones y otras fueron echadas a pique); se conmocionó y puso en alerta máxima a todo el Virreinato del Perú; mostró la debilidad del principal bastión naval español del Pacífico y la impotencia de la Real Armada para hacer frente eficazmente a amenazas procedentes del mar; si bien no se logró establecer vínculos con los patriotas peruanos ni provocar una insurrección en el virreinato, se preparó de alguna forma el terreno para la expedición libertadora que el General D. José de San Martín condujo por tierra y mar para darle su independencia al Perú; el sometimiento del Callao no fue posible por los modestos medios y recursos disponibles (que influyeron en la decisión de Brown de abandonar el bloqueo ante las perspectivas de que se prolongara demasiado); los corsarios rioplatenses fueron un inesperado desafío para las tan famosas defensas levantadas en las costas (que también incidieron en la resistencia de la plaza), orgullo y gloria de la ingeniería militar hispana; anticipó los ataques que pocos años después lanzaría Lord Cochrane con la escuadra chilena; mostró la audacia y valor de los marinos patriotas e hizo flamear con honor en el Pacífico español el pabellón de las

17 "Memorandum de las operaciones navales de la Marina Repúblicana Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusion de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828..." *Op. Cit.* Reproducido de: Carranza, A.J. *Campañas navales de la... Op. Cit.*, volumen IV, notas complementarias tomos 3 y 4, p. 278.

18 Carta de Chitty al Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Londres, 14 de enero de 1817. En: *Documentos... Op. Cit.*, tomo I, p. 279.

19 En. "Gaceta..." *Op. Cit.*, tomo I, 1816, p. 97.

Provincias Unidas del Río de la Plata, que pese a sus problemas, era, a principios de 1816, la verdadera vanguardia de la revolución destinada a dar la emancipación a gran parte del continente americano.

Fuentes Bibliográficas

- Arguindeguy, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina.* Tomo I. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Caillet Bois, Teodoro. *Historia naval argentina.*
- Carranza, Anjel J. *Campañas navales de la República Argentina.* Volumen II, tomos 3 y 4, 2° edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- Destefani, Laurio H. *Manual de historia naval argentina.* 3° edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.
- _____ . "Campaña corsaria de Brown (1815 – 1817). El juicio al Almirante". En: *Historia marítima argentina.* tomo V, capítulo XII. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987.
- Piccirilli, Ricardo. *Lecciones de historia naval argentina.* Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- Ratto, Héctor R. *Historia del Almirante Brown.* 4° edición. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1986.

Fuentes Documentales

- Brown, Guillermo. "Memorándum de las operaciones navales de la Marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de Oficiales". Reproducido en: Carranza Anjel J. *Campañas navales de la República Argentina.* Volumen IV, notas complementarias tomos 3 y 4. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- Brown, Guillermo. "Memoria del Comodoro Brown sobre su viaje al Pacífico por el Cabo de Hornos. Pérdida de la Trinidad en Guayaquil y captura de la Hércules por el buque Brazen de SMB". En: *Memorias del Almirante Brown.* Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1957.
- *Documentos del Almirante Brown,* tomo I. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1958.
- *Gaceta del Gobierno de Lima.* Tomo I 1816. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1971.

La noble misión patriótica de la Marina de Guerra del Perú en la Formación constante de todo el Personal Naval en valores éticos

Dr. Guillermo Oviedo Gambetta

El Basamento[1] Ético del proceso formativo castrense naval.
División de Ética y Moral. Departamento de Formación Naval de la Escuela Naval del Perú.

Esta tarea de preocupación constante por la adecuada formación permanente de todo el personal naval es una labor que realiza la Marina de Guerra del Perú cumpliendo la misión noble y patriótica que debe tener un basamento de hondas raíces éticas en tiempos tan conmocionados como los que vivimos.

Es *un lugar común, es decir un hecho por todos conocido y aceptado, que estamos en una nueva era histórica:* la llamada postmodernidad, en la era de la globalización que nos lleva a echar una mirada a esta época de comienzos de un nuevo milenio.

La Marina de Guerra del Perú no puede permanecr de espaldas a las vicisitudes, cambios vertiginosos en los que se vive un subjetivismo radical que hacer que en nuestro tiempo se le dé un gran peso específico a los *personales puntos de* vista y con un cierto desprecio a todo aquello que pueda ser objetivo ya que se da la tendencia contemporánea de "pensar que las cosas son como a mi se me ocurren". También concurren las marcadas caracteristicias de un furor mediático, es decir el tremendo peso que gravita sobre el pensamiento de las personas todos los medios informáticos de una galopante actitud de *estar al día con la información.* Este mismo furor mediático puede hacer que una persona no se percate que hace unos pocos años un "periodista" nos "narraba un hecho sucedido" y hoy un "comunicador" frente a su computadora puede lanzar por Internet una idea que "da lugar a un hecho".

Otro hecho que ocurre como resultante del anterior es que se ha producido un desborde de los sentimientos y afec-

1 Se entiende en Arquitectura por "basamento" el cuerpo que se pone debajo de la caña (cuerpo) de la columna y que comprende la base y el pedestal.

tividad que lleva a sustituir los principios éticos por "sentimientos". En buena parte se debe a que hay una marcada ausencia de estructuras conceptuales que permitan a las personas juzgar su entorno y su conducta y un no saber administrar responsablmenete la personal e individual libertad. Estos mismos hechos llegan a producir una cierta presión de grupo externo que hace derivar hacia parámetros antes no pensados ni imaginados, lo que viene a traer una marcada inmadurez en la vida personal con sus lógicas influencias en todos los diversos aspectos de la vida del sujeto de que se trate.

Son los nuestros unos tiempos muy singulares, donde las personas sienten más que nunca el atractivo de la llamada "sociedad de consumo", que las hace dependiente y prisioneros a una interpretación individualista, materialista y hedonista[2] de la existncia humana. El Bienestar" materialísticamente entendido tiende a imponerse hoy como único ideal de vida, un bienestar que hay que lograr a cualquier condición y precio. De aquí que se esté generalizando el rechazo de todo aquello que sepa a sacrificio y la renuncia al esfuerzo de buscar y vivir los valores espirituales y religiosos.

La "preocupación" exclusiva del tener suplanta la primacía del ser, con la consecuencia de interpretar y vivir los valores personales e interpersonales no según la lógica del don y de la gratitud, sino según la posesión egoísta y de instrumentalización del otro[3].

Estas palabras del Gran Pontífice Papa Juan Pablo II, gran conocedor de lo que acontece en el mundo que nos toca vivir, y especialmente lo que le acontece a la juventud, son como un marco que contiene en pocas palabras el entorno donde nos toca vivir en nuestros días. Efectivamente esto lleva a que se tenga la impresión, dada por la misma inmediatez de las comunicaciones en el ámbito planetario; por la globalización que ya es un lugar común, un hecho ampliamente así mencionado, hablar de la aldea del mundo: todo el mundo tiene todo tipo de información y de conocimientos y de datos que no tiene tiempo para procesar, analizándolos y asimilándolos, y que lleva a que se hagan realidad las palabras del ilustre maestro universitario peruano don Víctor Andrés Belaunde, que estamos asistiendo a una época en la que viven unas desconcertados gentes.

Vivimos ciertamente una época difícil en la que por la vertiginosidad de los cambios y del poco tiempo que hay para asimilarlos podamos iniciar en una especie de falta de madurez y de sentido de responsabilidad: el símil o comparación es un gráfico: el de un niño que, imaginemos, teniendo 5 años lo hiciéramos tener en minutos 40 años. Le habría faltado tiempo y perspectiva para incorporar a su mundo de experiencias y de conocimientos todo un cúmulo de conocimientos claros.

Se trata ciertamente que la gente de hoy le falta, por la rapidez e inmediatez

2 Hedonismo: Doctrina filosófica que sostiene como fin supremo de la vida la consecución del placer.
3 Juan Pablo II..., *Pastores dabo vobis;* # 8

en que se vive, una capacidad reflexiva: no necesariamente debido a un "atolondramiento", sino debido a una cierta ausencia de capacidad de relexionar[4] Es en esta una característica lamentable de nuestra época. Ciertamente esa situación tiene raíces que es útil poder declararla: una concertada gama de elementos aparece simultáneo y que puede explicar hechos que motivan actitudes irreflexivas, repetimos de no pensar lo que se piensa; de no volver sobre los propios actos; de no examinar la propia.

Vida; de no reflejarse en la derrota que se traza en el rumbo de la vida; de no calificar logros, o aciertos los que son en la propia vida, y de fallos o errores, cuando éstos hubiera. Estos elementos que nos influyen tanto, entre otros podríamos enumerarlos como fruto de una mirada hecha con ojos avisor:

a. **Largas sesiones frente al televisor**, donde no existe un proceso comunicativo abstracto, en las que hay ausencia de vocabulario, y se acostumbra el tele espectador a impresiones psicológicas, más que procesos intelectuales, con el consiguiente deterioro por la falta de uso del proceso de la inteligencia que se hace al leer o al conversar con alguien.
b. Los **multimedias informáticos** que **utilizarlos indiscriminadamente**, hacen el individuo se aísle largas sesiones en las que hay ausencia de la comunicación iterpersonal, con el consiguiente empobrecimiento de la capacidad de conversar, sostener una opinión, entablar amistades o procesos específicos de sociabilidad. Trae unas personalidades en ciertos aspectos entecas, escuálidas. Ciertmente esto se ha de entender de la polarización de conductas, ya que desde ningún punto de vista es que se ha de considerar que dichos medios cibernéticos constituyan una amenaza, todo lo contrario. Hablamos de las polarizaciones extremas.
c. Ciertamente estamos hablando de excesos, que, como todo exceso, se convierte en algo negativo. Es imprescindible dejar claramente sentado que, hoy en día, dados los niveles de exigencia instrumental que es toda ciencia cibernética y el correcto uso de los ordenadores electrónicos, computadoras y demás instrumental informático, hace que el que no sepa utilizarlos será comparable al que hasta hace pocos años no sabía leer ni escribir: un analfabeto. Aquí hablamos, como se apunta más arriba del uso indiscriminado y absorvente de estos medios. No estar en el *Web* o no participar de los multimedia cibernéticos será, sin lugar a dudas un vacío.
d. La **exigua y pequea capacidad de lectura,** con la consiguiente pobreza de léxico y capacidad de expresar una idea, por lo que se recurre a giros o expre-

4 Reflexionar viene del latín *reflexum* del supino del verbo *reflectere* que quiere decir "volver atrás", "mirar para atrás". De donde que se entiende en nuestro contexto que reflexionar es la capacidad de pensar lo que uno piensa.

siones que son más de tipo afectivo o de jerga. Esto hace que se desconozca el significado de las palabras, y se dificulta la capacidad de entender lo que se está diciendo y dificultad de pensar ya que no se saben procesar los datos de la realidad y entonces hay dificultad para expresar las propias ideas, o, incluso, más lamentable y grave *dificultad para formular ideas y tenerlas como propias y entónces se recurre lo que hacen los demás o a adoptar conductas gregoriana.*[5]

e. Un **cambio en las costumbres domésticas,** ya que se podría afirmar que consideradas las premisas que se vienen señalando, y la vorágine que se ha creado en la vida diaria, a veces puede suceder que los que "son" padres de familia no tienen demasiado tiempo para "estar" con sus hijos como padres de familia, y sucede que por lo que se señala de la televisión, en algunos hogares se aíslan unos de otros por que están *viendo su programa favorito...,* cada uno, eso sí, cada uno en su televisor, y se da entónces que en un hogar compuesto por padres e hijos se limite a la materialidad de vivir bajo un mismo techo, y una persona humana que no tiene hogar es una persona que le faltan raíces. Se puede dar como decía el pensador de la Ilustración francesa que hoy en día "en una familia *viven juntos y no se tratan; si se tratan, con escaso amor; cuando mueren sin echarse en falta...".* Es por eso de suma importancia "saber conjugar con la propia vida" no sólo el verbo "ser"; yo soy esposo..., yo soy padre...., hay que conjugar también el verbo "estar".

f. La **vertiginosidad y el apresuramiento** en que nos vemos inmersos hace que también las relaciones humanas sean *vertiginosas y apresuradas*, que tengan como poca consistencia, y entonces los vínculos sean muy débiles, y trae como consecuencia que casi no se le dé valor a la palabra empañada o a la capacidad de asumir un compromiso estable. No en vano estamos en una época en que se hace una tremenda propaganda a *mermelada light; mantequila light; gaseosas light; pan light.* Entonces como por osmosis se da que podamos hablar de familia "light"; hombres y mujeres "light"; valores "light"; compromisos "light"; matrimonios "light"[6] ..., ¿no podría esto hacer que las Instituciones que están compuestas por individuos se conviertan también en *Instituciones "Light"...* Puede causarnos una honda preocupación que tuviera alguien una "visión "light" de la Marina de Guerra del Perú.

5 Gregorio viene del latín *gregarius* y ésta viene de *grex,* que quiere decir, grey o rebaño. De esta manera se entiende por conducto de gregaria, lo que señala el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, "Dícese del que sigue servilmente las ideas o iniciativas ajenas". Por lo tanto es el caso de la personal que se comporta como intgrante de un rebaño, que carece de ideas y decisiones, y por tanto, de metas propias y que cede a la presión del ambiente.

6 El vocablo *light* en la lengua de Shakespeare es sustantivo (luz) y también adjetivo, en este caso quiere decir ligero, liviano, casi sin peso, inconsistente, sin casi valor.

g. Una **atomización en el proceso educativo**, confundiendo con lo que es EDUCAR con INFORMAR o INSTRUIR. Educar en sus distintas acepciones, es lo siguiente; dirigir, encaminar. Desarrollar o perfeccionar las facultades intelectuales del niño o joven por medio de preceptos, ejercicios, ejemplos. La educación entonces no se puede limitar a mera trasmisión de datos o fórmulas, como si fueran recetas para más adelante. La falacia de pensar que la educación esta desgajada de la vida de las personas en su unicidad e irrepetibilidad de personas trae gravísimas consecuencias, ya que la persona es única e irrepetible, y no se puede generalizar que un sujeto que sabe computación, habla idiomas o tiene determinadas habilidades técnicas sea una persona "correctamente educada". Así las cosas, se debe resaltar la preocupación del Alto Mando Naval en que todo el Personal en el nivel que le corresponda, tenga una formación continua en valores: es decir que la axiología naval, emulando a Grau, no sea algo sólo teórico.

Estas consideraciones las hacemos tomando en cuenta la *delicada labor que se debe realizar para cumplir el cometido que le corresponde, para surtir a la Marina de Guerra del Perú de Oficiales, Personal Subalterno con personalidad enteriza,* que equivale a decir de una sola pieza; hombres y mujeres que en el basamento, sean tal como lo señalamos en el subtítulo de este artículo. Por este motivo es que podemos enumerar que es preciso que deba existir un cuidado y atención de quienes están constituidos en Autoridad que nunca deje de haber:

a. Solidez con firmeza
b. Convicción con certidumbre
c. Lealtad con nobleza
d. Fortaleza con flexibilidad
e. Generosidad con humildad
f. Obediencia con optimismo
g. Orden con tenacidad
h. Patriotismo con hombría de bien
i. Perseverancia con prudencia
j. Respeto con responsabilidad
k. Sobriedad con austeridad
l. Templanza con señorío
m. Sinceridad con transparencia
n. Pasión por el Perú con abnegación
o. Alegría con fe y amor a Dios

No es simple en unas breves líneas poder presentar la urgencia y la premura de hacer, como si fuera un examen médico, un diagnóstico de lo que está ocurriendo en el mundo en esta época que tiene las características que se han venido describiendo. Por esta razón a diversos niveles del comando de la Marina de Guerra del Perú se toman las acciones conducentes para que no falte la consistencia percatándose, que es perentorio e imprescindible darle consistencia y solidez a la personalidad de cada uno de los integrantes del Instituto Castrense, como lo es nuestra Gloriosa Marina, preocupándose que se desarrolle junto a la lealtad y subordinación un gran amor a la libertad personal que traiga consigo, a su vez, un gran deseo de asumir la per-

sonal responsabilidad de los propios actos.

Esa es la única manera de poder aceptar voluntariamente la personal subordinación de cada marino a los sagrados intereses de la patria, de la Marina de Guerra del Perú y quienes la representan en la legítima línea de comando. No interesa a nuestro Instituto tener ni títeres, ni robots, ni marionetas. Por el contrario, el cultivo de la libertad con responsabilidad es el único camino para poder desarrollar una existencia responsable, capaz de servir eficiente y eficazmente. Esto requiere entender que en la raíz de toda la Ciencia Ética está la correcta intelección de lo que es la libertad humana. Sin libertad no puede haber predicamento ético ni ejercicio responsable de las obligaciones personales.

Precisamente por eso hemos de señalar que en las múltiples falsas interpretaciones de la conducta juvenil hay una experiencia desviada de la libertad: lejos de ser obediencia de la verdad objetiva y universal, la libertad se vive (hoy en día) como un sentimiento ciego a las fuerzas instintivas y a la voluntad de poder del individuo. Se hacen así, en cierto modo, naturales en el plano de la mentalidad y del comportamiento el resquebrajamiento de la aceptación de los principios éticos y en el plano religioso – aunque no haya siempre un rechazo explícito de Dios – una amplia indeferencia y desde luego una vida que, incluso en los momentos más significativos y en opciones más decisivas, se vive como Dios no existiese.[7]

Sería muy erróneo considerar que soy libre para hacer lo que quiero, como si yo fuera el árbitro supremo de lo que es bueno y de lo que es malo. Desde esa equivocada concepción de la libertad, tan corriente hoy en día, viene entonces, indefectiblemente la corrupción ética. Es como si se nos ocurriera pensar que como soy libre para hacer lo que quiero, entonces puedo tomar cianuro...porque quiero. Eso sería, indudablemente suicidio o un acto de locura.

Igualmente erróneo es pensar que soy libre porque estoy libre de amarras o de compromisos. Es una concepción disparatada y por demás desatinada. La ausencia de compromiso es nada más que una máscara de la cobardía. La libertad es para elegir. Quien no elige será un muñeco de la elección que otros hagan por él o por ella. No es nada más que una mala caricatura de la libertad. No es éticamente correcto el decir como cortesía el tan extendido "no me comprometo; ya veremos más adelante". En definitiva estaríamos ante un caso patológico, enfermizo de frivolidad..., hombre o mujer frívolo.[8]

Volvemos al inicio de estas palabras cuando hablamos del BASAMENTO ÉTICO, que la Marina de Guerra del Perú se encuentra empeñada y comprometida en construir en cada uno de sus integrantes; ese BASAMENTO es la estructura interna que se ha de poner dentro de

7 Juan Pablo II..., *Pastores dabo vobis;* # 8

8 Dice el *Diccionario de la Real Academia* a propósito de esta palabra: Frívolo: ligero, veleidoso, insubstancial. Voluble, tornadizo, irresponsable.

cada columna que habrá sostener todo el edificio. En este caso el edificio es la Marina de Guerra del Perú y las columnas son cada uno de sus integrantes desde el último grumete que se acaba de incorporar a nuestra institución hasta el señor Comandante General de la Marina.

La formación Ético-Moral que imparte la Marina de Guerra del Perú a sus integrantes no puede ser un barniz. Deberá calar hondo en todas la fibras de su ser. Para eso con los varios aspectos que abarca la formación se ha de tener en cuenta que es un proceso, en cierto modo artesanal o de orfebre, ya que interesa la formación de las personas humanas que viene a conformar el contingente de la Marina de Guerra del Perú, en cuanto que cada una es una singularidad: la solidez y la fortaleza del instituto se apoyan precisamente en la solidez y fortaleza de las columnas que han de sostener el Edificio.

Desde otra perspectiva se ha de tener presente que estos tiempos en los que arrecian los temporales y se levantan ventiscas en el mar de nuestros tiempo encuentran otro hecho real que esta en el origen, por una parte y curiosamente a la vez es un resultado. Me explicaré más concretamente. El nombre de esta curiosa realidad que es causa y efecto a la vez se llama no saber pensar. Dicho en positivo, nuestra época, que tanto halago hace a la libertad (y ciertamente se ha de hacer, ya que, insistimos, está en la raíz de las calificaciones éticas de las conductas humanas) no se ha percatado que la ignorancia es una de los peores esclavitudes de todos los tiempos.

El ignorante no puede elegir con propiedad, porque para elegir hay que conocer lo que se elige, saber de que se trata. Difícilmente podrá aprender, asumiendo e incorporando a su propia personalidad quienes equivocadamente pensaran que *repetir de memoria un tópico o un tema, ya es saber...* Aristóteles no duda en llamar al hecho de enseñar a pensar "enseñar sabiduría". Justamente por las razones que se apuntaban al inicio de esta lección, el proyecto de abstracción de la inteligencia humana y el proceso discursivo de la razón se ven seriamente afectados cuando no se conoce la realidad, cuando no se sabe ordenadamente lo siguiente:

a. ¿Qué es la persona humana?, para poder así saber,
b. ¿Cómo debe vivir la persona humana?, para poder saber a su vez,
c. ¿Por qué debe actuar de esta manera?, teniendo claro él,
d. ¿Para qué hace las cosas?.

El aprendizaje da la soltura intelectual suficiente para poder pensar y razonar con consistencia. Esto es de vital importancia para la Marina de Guerra del Perú que se imparta una honda formación en la ciencia ética, ya que podemos afirmar que se estará enseñando a pensar en la medida en que se esté ayudando al crecimiento de la racionalidad, es decir, en la medida en que se esté consiguiendo que una persona maneje correctamente la información abstracta que posea, con el fin de resolver cualquier problema concreto que tenga. El proceso incluye tam-

bién, en su caso, la búsqueda de información abstracta que sea accesible y pueda facilitar la resolución del problema.[9]

Una de la metas que se habrá de proponer la Marina es que todo y cada uno de los integrantes no tenga una actividad pasiva. Es de vital importancia que cada uno y cada una tenga la sana ambición y grande anhelo de querer ser más: no hay otra alternativa. El ser más hace referencia directa a la personal singular e individual a lo largo de toda su vida y que toda esa vida es un auténtico periodo de formación.

Esto quiere decir que la formación se deberá asumir, de igual modo que *una esponja tiene la capacidad de absorber cuanto líquido a su alrededor.*

Siendo más uno puede hacer más y no se es más, indudablemente lo que se debilita, sin la menor duda, es el SER (en esta caso el SER como sustantivo y no como verbo) que es CADA PERSONA. Desde esa perspectiva no cabe mayor paradigma que sintetiza todo lo expuesto en la perspectiva axiológica de su vida que la persona del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau.

9 Pérez López, Juan Antonio...; *Enseñar a pensar*; Pro Manuscrito.

Noticias Navales Nacionales

Lic. Tatiana Figueroa López

Perú fue sede de la IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología

Con la finalidad de incrementar acuerdos colectivos para mejorar la interoperatibilidad de la fuerzas de Marina del Hemisferio Occidental y para interactuar juntas en el futuro, el 14 y 15 de marzo se realizó en Lima la IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología.

En esta conferencia internacional que se desarrolló en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, participaron representantes de Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Perú, República Dominicana y Estados Unidos.

El acto inaugural fue presidido por el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, quien designó al Contralmirante Ricardo Fernández Lino, como Director de la IV Conferencia Naval Interamericana de Ciencia y Tecnología.

La primera exposición estuvo a cargo de el Capitán de Fragata Sergio Segovia Barbosa de la Marina del Brasil, representando la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, quien abarcó temas como Avances de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, Revisión de las Recomendaciones de la I Conferencia Interamericana, Interoperabilidad sobre Ciencia y Tecnología, entre otros.

El encuentro sirvió además, para que las diferentes armadas participantes desarrollen, propongan y recomienden nuevas propuestas que promuevan la colaboración y estandardización tecnológica en la Región.



Crucero de Instrucción al Extranjero a bordo del BAP *Mollendo* realizó exitosa travesía por el continente asiático



Después de tres meses de navegación y de haber cumplido exitosamente el Crucero de Instrucción al Extranjero (CRUEX 2006), el 02 de abril arribó al puerto del Callao el B.A.P. *Mollendo*, trayendo a bordo a los 198 cadetes navales participantes.

Al arribo de la citada unidad, los alumnos que culminaron una etapa decisiva de su formación profesional, fueron recibidos por autoridades navales, familiares y amigos, quienes se dieron cita en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao.

Durante el extenso periplo, el BAP *Mollendo* visitó diferentes puertos, entre ellos San Diego y Honolulu (EEUU), Jin Hae (Republica de Corea), Shangai y Hong Kong (Republica Popular de China), Manila (Filipinas) y Papeete (Polinesia Francesa).

En este crucero que complementa y perfecciona los conocimientos que reciben los cadetes en su Alma Mater, viajaron como invitados cadetes de la Escuela Militar de Chorrillos, Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea, Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", Escuela Naval Militar de Bolivia y alumnos de la Escuela Diplomática del Perú.

El Comandante del Grupo de Tarea 79.2, Capitán de Navío Percy Zuazo estuvo a cargo del CRUEX 2006 y el BAP *Mollendo* fue comandado por el Capitán de Fragata Erick Mariscal.

Durante su estadía en cada puerto, el B.A.P *Mollendo* abrió sus puertas al público para que puedan apreciaran la muestra itinerante de la cultura peruana a bordo, que incluyó una exposición de trabajos artesanales, turísticos y arqueológicos, así como la oferta exportable de productos de la industria nacional y una retrospectiva histórica de la Marina de Guerra a cargo del Museo Naval del Perú.

Esta exposición se realizó en estrecha coordinación con organismos públicos y privados, entre ellos PROMPYME,



ADEX, PROMPERU, PROMPEX, Instituto Nacional de Cultura, la Cámara de Comercio de Lima y el Ministerio de Relaciones Exteriores, con el fin de promocionar y difundir la imagen del Perú en el exterior, así como nuestros productos de exportación como el pisco, vino, café, artesanías, calzado, joyería, agroindustria, entre otros

Cabe resaltar que después de 30 años se realiza un crucero al continente asiático, lo que le confiere singular importancia a la instrucción de los cadetes navales. Paralelamente, cumplió una misión: la promoción y difusión de la imagen del Perú en el extranjero así como hacer conocer nuestros productos de exportación. El B.A.P. *Mollendo*, se ha convertido en el embajador de nuestro país, y a contribuido a consolidar los lazos de amistad con las diferentes armadas de los países a los que ha visitado.

XXII Conferencia Naval Interamericana sobre Seguridad Hemisférica

En la ciudad de Mar de Plata, se realizó satisfactoriamente la XXII Conferencia Naval Interamericana, cuyo tema principal radicó en la Seguridad Hemisférica.

La conferencia fue inaugurada por la Ministra de Defensa de Argentina, Doctora Nilda Garré, quien estuvo acompañada por el Jefe del Estado Mayor General, Almirante Jorge Omar Godoy.

Estas Conferencias Navales, que se iniciaron en 1959, se llevan a cabo periódicamente; en esta oportunidad, la organización de este evento le correspondió a la República de Argentina a través de su Armada.

Entre los países participantes estuvieron presentes Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, asistiendo asimismo como entidades gubernamentales, integrantes de la Junta Interamericana de Defensa y de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales y como observadores estuvieron Francia y Sudáfrica.



El Almirante Jorge Ampuero Trabucco, Comandante General de la Marina, asistió a la XXII Conferencia Naval Interamericana representando a la Marina de Guerra del Perú.

Representó a nuestro país el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, quien el 4 de abril realizó su disertación.

Para un optimo desarrollo del evento,

se establecieron grupos de trabajo entre los representantes de los países participantes, quienes mantuvieron reuniones para analizar las ponencias presentadas por las distintas delegaciones.

La realización de las mismas, posibilitó la relación directa en el más alto nivel institucional de los países miembros, la discusión de problemas estratégicos regionales, el desarrollo de proyectos y programas y la búsqueda de acuerdos y resoluciones de interés común que apunten a lograr la mayor eficiencia en los aspectos profesionales.

Luego de una fructuosa jornada, la XXII Conferencia Naval Interamericana fue clausurada el 8 de abril, en los salones del Hotel Costa Galana de Mar de Plata. La próxima reunión se tiene programada para el 2008.

Expedición "Tangaroa" rumbo a la Polinesia

Después de 59 años de la Expedición "Kon-Tiki", instituciones como el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Marina de Guerra del Perú y el grupo expedicionario, se aprestan a reeditar el viaje que Thor Heyerdahl realizó en balsa desde el Callao hasta la Polinesia, el 28 de abril de 1947.

La expedición está liderada por el historiador Torgeir S. Higraff (32). y comanda la balsa "Tangaroa" su compatriota el experto en navegación Bjorne Krekvik



Después de 59 años de la expedición "Kon Tiki", un nuevo grupo científico se apresta a realizar un viaje a Polinesia.

(52). Los acompañan el carpintero y navegante noruego Øyvin Lauten (54), el camarógrafo sueco Anders Berg (42), el ingeniero civil noruego Olav Heyerdahl (28) y el teniente primero (r) de la Armada Peruana Roberto Sala (44).

Los navegantes se harán a la mar con actualizadas cartas de navegación editados en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, modernos equipos de ubicación y comunicación como un Sistema de Posición Global (GPS, por sus siglas en inglés), teléfonos satelitales, paneles solares, antenas para internet y, por cierto, un sextante.

En los astilleros del SIMA-PERÚ y el apoyo de la Dirección de Intereses Marítimos e Información se viene construyendo la balsa en que se harán a la mar los expedicionarios y que llevará el nombre de "Tangaroa", que en la tradición polinesia se refiere al dios del mar y el origen de todos los peces. Esta balsa que será de proporciones ligeramente mayores que su antecesora, estará compuesta por 11 troncos de madera provenientes de Quevedo, Ecuador.

Pero además de madera topa, se empleará caña, cabos de manila, totora de Puno, algodón peruano y un dispositivo que es toda una novedad en esta clase de embarcaciones: las llamadas "guaras", que son maderos en forma de cuchillas que van colocados entre los troncos y amarras de la base de la balsa, y sirven para cambiar de dirección, según las necesidades.

Otro aspecto importante, además del diseño y características de la balsa, es el referido a la alimentación de los tripulantes. Estos llevarán consigo alimentos deshidratados como chuño, carne y pescado seco, además de comida enlatada donada por la armada estadounidense, y agua dulce en grandes reservorios (para 100 días). Lo demás lo conseguirán en el mar.

Todos los expedicionarios tienen fe de que cumplirá con éxito las diversas metas en el océano, uno de ellos es Olav Heyerdahl, nieto de Thor Heyerdahl, mantiene la espiritualidad de ciencia, aventura y valor que animó al líder y los integrantes de la legendaria "Kon-Tiki", balsa que hoy se encuentra en el Museo que lleva su nombre, en Oslo, Noruega.

Se tiene previsto que el 28 de abril 2006 la nueva balsa zarpe del Callao, para iniciar un nuevo e histórico viaje de 100 días, rumbo a la Polinesia.

Actualidad Naval Mundial

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodriguez Asti

ALEMANIA

Venta de barreminas a los Emiratos Árabes Unidos

El Ministerio de defensa Alemán aprobó la venta de dos barreminas clase Frankenthal (Tipo 332) a los Emiratos Árabes Unidos.

Los dos buques, el FGS *Frankenthal* (M 1060) y FGS *Leiden* (M 1066), serán transferidos a mediados del presente año. Entre sus características, poseen una eslora de 54,5 metros, desplazan 650 toneladas a plena carga, siendo su casco construido de acero antimagnético. Para efectuar sus tareas de desminado, llevan a bordo dos drones UUV (*Unmamed Underwater Vehicle*) Pinguin B3 con sonar y cámara de televisión.

Poseen un armamento compuesto por un montaje simple Bofors 40mm/70cal, así como dos lanzadores para misiles antiaéreos *Stinger*.

De esta clase, fueron construidas doce unidades para la marina alemana entre los años 1989 y 1998, y seis unidades similares para la marina turca a partir de 1999.

Bundesmarine



Barreminas alemán FGS Frankenthal *recientemente vendida a los Emiratos Arabes Unidos*

BRASIL

Marina inicia pruebas de reactor nuclear para submarino

La marina brasileña ha iniciado las pruebas de los componentes de un reactor presurizado de baja potencia (PWR) diseñado para ser empleado en el desde hace varios años proyectado submarino nuclear.

Las pruebas efectuadas de forma satisfactoria en el centro experimental ARAMAR, ubicado a 120 Km de Sao Paulo, consideraron componentes del circuito primario, tales como sistemas internos, sistemas de presión, bombas de refrigeración, generadores de vapor, entre otros.

Fuentes de la marina brasileña señalaron que los componentes del circuito secundario, que incluyen cuatro turbo generadores y dos condensadores principales serán concluidos muy pronto.

CHILE

La Armada de Chile recibió un helicóptero Dauphin

El 23 de marzo de 2006 la Armada de Chile recibió el primer helicóptero naval Dauphin sobre un total de tres que tiene pedidos.

El helicóptero será operado en beneficio de la Dirección del Territorio Marítimo y la Marina Mercante (DIRECTEMAR) en misiones de vigilancia, búsqueda y rescate en la mar. El contrato contempla la adquisición de tres aeronaves usadas en Brasil con opción a tres más.

La primera aeronave, denominada HH-65 según la nomenclatura de la Armada de Chile, estará destinada a operar a cargo de la Primera Zona Naval.



Los helicópteros Dauphin *son empleados por varias armadas para misiones de busqueda y rescate en el mar.*

La Armada de Chile recibe sus dos primeras fragatas holandesas

Las dos primeras fragatas holandesas adquiridas dentro del proyecto Puente II fueron recibidas por la Armada de Chile en el puerto de Valparaiso el 6 de marzo de 2006.

La unidades que han sido incorporadas, son la Almirante Blanco Encalada (FF-15), ex HNLMS *Abraham Van Der Hulst* (F 832) perteneciente a la clase M y la *Almirante Latorre* (FFG-14), ex

Jacob Van Heemskerck (F 812), de la clase L.

La incorporación de las otras dos fragatas, está prevista para el próximo año.



Armada de Chile



Fragatas Almirante Blanco Encalada *(FFG-15) y* Almirante La Torre *(FFG-14) en aguas chilenas.*

Armada de Chile firma contrato para adquirir misiles Seawolf Block 2

De acuerdo a lo informado por la revista *Jane's Navy International*, la Armada de Chile ha firmado contrato con la firma MBDA en el mes de febrero pasado para la adquisición de misiles superficie-aire *Seawolf Block 2*, con el propósito de dotar a la fragata *Almirante Williams* del *Tipo 22* actualmente en servicio y a las tres fragatas del Tipo 23, a ser transferidas entre mediados del presente año y el 2008.

La cantidad de misiles adquiridos aun no ha sido revelada, pero complementarán al lote en versión *Block 1* que posee actualmente la fragata *Williams*. El contrato contempla la provisión de misiles para ser empleados con el sistema de lanzamiento convencional *GWS 25 Mod 3* que equipa a la *Almirante Williams* o desde el sistema vertical *GWS 26 Mod 1* que poseen las *Tipo 23*.

El *Sea Wolf Block 2,* que posee un alcance de 10km, una cabeza de combate de 13,4kg y desarrolla una velocidad de Mach 2, entró en servicio en las unidades de la Real Armada británica en julio del 2005, y con este contrato, Chile será el primer país extranjero en contar con este nuevo tipo de misil.



BAE Systems

Con la adquisición del Sea Wolf Block 2, *la Armada de Chile se convierte en la segunda marina en poseer la nueva versión de este misil de defensa puntual.*

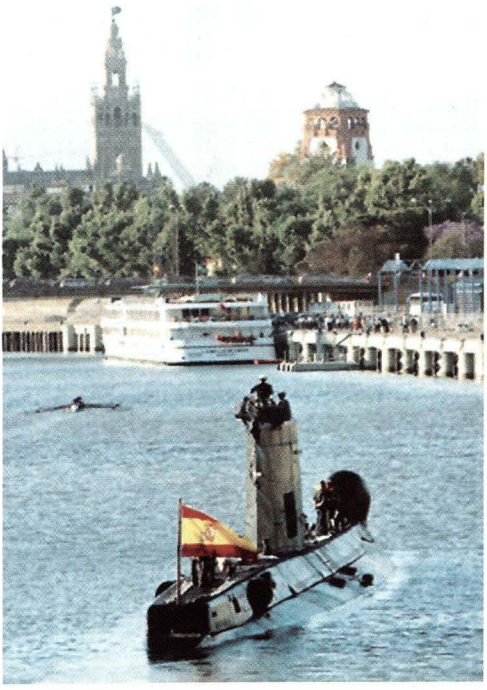
ESPAÑA

Submarino *Marsopa* es retirado del servicio

El submarino *Marsopa* (S-63), luego de casi 31 años de servicio en la Armada, fue retirado del servicio el 17 de marzo pasado, en ceremonia llevada a cabo en el Arsenal de Cartagena. Construido en el astillero Bazán de Cartagena entre 1973 y 1975, este submarino fue el último de cuatro unidades construidas en astilleros españoles de similares características a los de la clase *Daphne* franceses.

El *Marsopa*, tiene un desplazamiento en inmersión de 1.043 toneladas, una eslora de 57,8 m, un calado de 5,5 m y una manga de 6,8 m. Está armado de 12 tubos lanzatorpedos de 533 mm, y se halla dotado por 63 tripulantes.

De acuerdo a los registros de la armada Española, el *Marsopa* llegó a acumular más de 200.000 millas navegadas, 2.728 días de mar y 31.010 horas de inmersión durante su servicio.



Armada Española

Submarino español Marsopa, *recientemente retirado del servicio.*

La Armada Española recibe cuarta fragata de la clase *F-100*

En ceremonia presidida por el ministro de Defensa, José Bono, el de febrero, fue entregada en el Arsenal de Ferrol a la Armada Española, la cuarta fragata de la clase *F-100*, bautizada *Méndez Núñez* (F-104)

Esta fragata, comenzó su construcción en el mes de junio de 2003 y fue botada en septiembre de 2004. Desplaza 5.800 toneladas, tiene una eslora de 146,7 m y una manga máxima de 18,6 metros; propulsada por una plata con turbinas a gas, alcanza una velocidad de 28 nudos, y su dotación está conformada por 182 tripulantes.

Aunque, de acuerdo a lo proyectado inicialmente, la *Mendez Núñez* sería la última unidad de la clase, en mayo del año pasado, el Gobierno español aprobó la construcción de un quinto buque.

ESTADOS UNIDOS

Submarino nuclear USS *Ohio* fue recomisionado



US Navy

El submarino nuclear balístico de la clase Tridente, el SSBN *Ohio*, entró nuevamente en servicio luego de su proceso de reconversión a submarino multimisión SSGN, efectuado en los astilleros Dynamic's Electric Boat's en Bremerton, Washington.

Este es el primero de cuatro submarinos de esta clase que serán reconfigurados para soporte de operaciones especiales y cobertura táctica.

Cada submarino portará 154 misiles *Tomahawk*, pudiendo llevar a bordo a 66 combatientes de las fuerzas de operaciones especiales con su equipamiento completo. Asimismo, tiene capacidad para transportar vehículos no tripulados (UUV) y sensores.

El costo total de su reconfiguración asciende a 400 millones de dólares.

FRANCIA

Consorcio DCN diseñará nuevo submarino convencional

El consorcio DCN ha comenzado el diseño de un nuevo tipo de submarino convencional, con la experiencia obtenida del programa *Scorpene*, pero con otro tipo de equipamiento y distribución. Este nuevo modelo será ofrecido a Pakistán, que tendría un requerimiento futuro de tres a cinco submarinos para los años 2013 y 2014.

Como se recordará, Pakistán ordenó la construcción de tres submarinos *Agosta 90-B* al consorcio DCN en 1994 a un costo de 984 millones de dólares, de los cuales dos de ellos ya están en servicio y el tercero, se halla en la fase final de construcción en el astillero pakistaní de Karachi.

MÉXICO

Programa de equipamiento de unidades navales

La Armada de México está desarrollando un programa de equipamiento de sus unidades, que incluyen sistemas electro-ópticos de control de armas y misiles antibuque de corto alcance.

A mediados del 2005 la Armada recibió del Instituto Nacional de Astrofísica, Óptica y Electrónica (INAOE), el programa de implementación de los diferentes equipos que deberían ser integrados.

El patrullero oceánico *Benito Juárez*, que fuera retirado del servicio en el 2004 a consecuencia de un incendio sufrido en octubre del 2003, fue reincorporado luego de su conversión como plataforma tecnológica de pruebas de varios de estos sistemas.

REINO UNIDO

Continúa construcción de submarino de las clase *Astute*

Imagen digital del HMS Astute.



BAE Systems

El consorcio BAE Systems ha completado la construcción del primer submarino nuclear de la clase *Astute* para la Real Armada británica.

El HMS Astute, es el primero de tres submarinos nucleares de ataque de su clase ordenados al consorcio BAE Systems de Barrow, cuya constricción se inició en enero del 2001, estando previsto su comisionamiento en agosto del próximo año. Los otros dos submarinos, el HMS *Ambush* y el HMS *Artful*, actualmente se hallan en proceso de construcción en el mismo astillero, debiendo ser entregados a la Real Armada británica en el 2010 y 2012, respectivamente.

Con un desplazamiento de 6.500 t en superficie y 7.800 t en inmersión, los submarinos de la clase *Astute* poseerán seis tubos lanzatorpedos de 533mm, con capacidad para llevar a bordo un total de 38 armas, entre misiles *Tomahawk Block IV*, *Sub Harpoon* y torpedos *Spearfish*.

Su planta propulsora, se halla com-

puesta por un reactor de Rolls-Royce-Royce *PWR2* y dos turbinas Alsthom, contando con un eje.

Los trabajos, que incluyeron la entrega del sistema de propulsión, la instalación de la estructura de la vela y puente, finalizaron el 28 de Noviembre pasado.

De acuerdo a lo informado por BAE Systems, los trabajos finales y pruebas de los sistemas continuarán hasta su comisionamiento previsto para el próximo año.

Primer destructor de la clase *Daring* (*Tipo 45*) es lanzado

Los astilleros navales BAE Systems de Scotstoun en Glasgow lanzaron el 1 de febrero al HMS *Daring,* primero de su clase, en ceremonia que contó con la asistencia de autoridades del gobierno y de la Real Armada británica.

El HMS *Daring,* será el primer buque en contar con el sistema Principal Anti-Air Missile System (PAAMS), y con los demás de su clase, serán los destructores más grandes y de mayor alcance para la defensa aérea construidos para la Real Armada británica.

A la fecha, el Gobierno ha contratado la construcción de las primeras tres naves y las negociaciones continúan para la construcción de otras tres adicionales.

Los nombres asignados a las unidades de esta clase son *Daring* (D32), *Dauntless* (D33), *Diamond* (D34), *Dragon* (D35), *Defender* (D36) y *Duncan* (D37). El programa de construcción, contempla que el último buque entre en servicio en el año 2012.

Entre los principales componentes de sus sistemas de combate, los *Tipo 45* contarán con el radar multifunción *SAMPSON*, el radar de búsqueda aérea *S1850M 3D*, lanzadores verticales para 48 misiles superficie-aire *Aster* (*Aster 15* y *Aster 30*), un montaje de 114mm y dos sistemas de defensa puntual *Phalanx* CIWS. Contarán asimismo con capacidad para recibir 8 rampas de misiles superficie-superficie *Harpoon*.

El programa Tipo 45 está asegurando más de 2.000 puestos de trabajo en la construcción naval en Clyde, 650 en los astilleros de Portsmouth y muchos más con los subcontratistas alrededor del país.



BAE Systems

Instantes en que es lanzado el destructor HMS Daring en los astilleros BAE Systems de Scotstoun, Glasgow.

RUSIA

Nuevo submarino de la clase *"Lada"* inicia pruebas en la mar

El primer submarino diesel eléctrico del "Proyecto 677" clase *Lada* para la marina rusa, inició un periodo de pruebas en la mar que se extendería por todo un mes.

El submarino fue bautizado *Sankt Petersburg* en honor al 300º aniversario de la fundación de dicha ciudad.

El "Proyecto 677", conocido como también como *Amur* 1650 en su versión de exportación, representa la cuarta generación de submarinos convencionales rusos.

El *Sankt Petersburg*, posee una eslora de 67m, una manga de 7m y un calado de 6,5m. Posee seis tubos lanza torpedos de 533mm con una capacidad a bordo de 18 torpedos. Su anatomía es de 45 días y su velocidad máxima en inmersión es de 20 nudos.

CKb Rubin



Submarino ruso Sankt Petersburg.

SUDAFRICA

Segundo submarino *Tipo 209* arriba a Sudáfrica

El segundo submarino de los tres encargados en astilleros alemanes del *Tipo 209* serie *1400* para la marina sudafricana, denominado *S-102*, arribó a aguas sudafricanas el 6 de abril. El *S-102*, inició sus pruebas en la mar el 9 de marzo, y al término de las mismas, emprendió viaje hacia su país.

De acuerdo a lo contratado, el primero de esta clase, se halla en servicio desde el 3 de noviembre del 2005, el *S-102* será entregado a comienzos del 2007 y el *S-103* a mediados del 2008.



South African Navy

submarino Sudafricano S-101, *primero de tres unidades en proceso de construcción en Alemania.*

SUECIA

Proyecto de nueva clase de buque de guerra

La Agencia de Defensa Sueca (FMV), efectuó el lanzamiento para pruebas, de una nueva clase de buque, denominado *Mortar Combat Boat 2010*, el cual proporcionará soporte de fuego a las fuerzas anfibias ligeras y equipos de operaciones especiales.

Este tipo de buque, designado *Stridsbat Ny* tendrá una eslora aproximada de 25 m, con un desplazamiento ligero de 40t y de 70t dotado de munición y personal de tropa, con capacidad de desarrollar una velocidad máxima de 40 nudos.

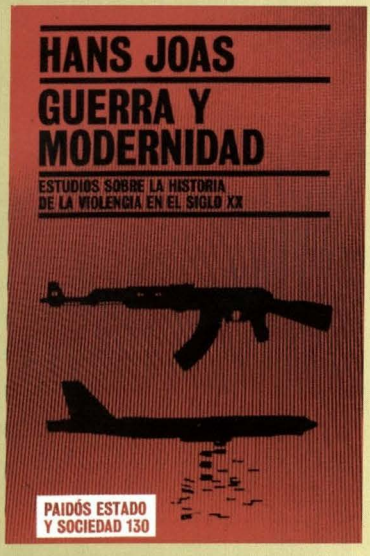
Su sistema principal de combate será un lanzador doble automático de morteros, denominado SSG120 AMOS, consistente en una torreta giro estabilizada para apoyo de vehículos anfibios.

Se espera que el prototipo se complete en el 2008 y sus pruebas concluyan en el 2010.

Comentarios de Libros y Revistas

Hector López Aréstegui

JOAS, Hans
Guerra y modernidad. Estudio sobre la historia de la violencia en el siglo XX
Ediciones Paidos Ibérica S.A. Primera Edición Española. Barcelona 2005. 292 páginas



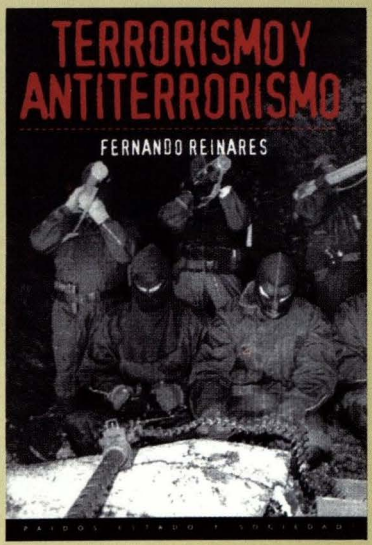
Las guerras de las más variadas épocas han exigido interpretaciones y valoraciones de índole, histórica, castrense, geopolítica, económica, etc. Con el paso del tiempo, surgen otras nuevas consideraciones en torno a éstas. La razón para que ello se produzca es sencilla: los conflictos bélicos son parte de la relaciones humanas, y la modernidad no ha sido una excepción. Así, pues, el autor de la presente obra, el sociólogo alemán Hans Joas, intenta exponer un planteamiento realista sobre las probabilidades y dilemas de los todos los análisis posibles acerca del fenómeno bélico y la violencia misma. Su enfoque es crítico, pues considera que la llamada teoría de la modernización, instrumento analítico creado por la sociología y la ciencia política estadounidense para explicar el tránsito al desarrollo de las sociedades subdesarrolladas de valores o actitudes "tradicionales" hacia sus equivalentes "modernos" o "racionales", que serían los adecuados en el marco de las sociedades urbanas e industriales del siglo XX, ha fracasado.

Desde su ámbito de estudio, el autor nos dice que la guerra debe entenderse como una ruptura de las escuelas de pensamiento que, a partir del siglo XVIII, predicaban el progresivo fin de los conflictos bélicos como medio para solucionar los contenciosos de variada índole entre los Estados. Esta esperanza, que tuvo una gran influencia política y social desde el fin del largo ciclo de las guerras napoleónicas (1789 – 1815) hasta fines

del siglo XIX, fue perdiendo fuerza hasta desaparecer por completo en 1914, con el estallido de la Primera Guerra Mundial. Este fenómeno, que el autor explica extensamente, se vivió intensamente en su patria, Alemania, donde se redescubrió la "modernidad" de la guerra como la oportunidad para romper con la visión de un mundo pacífico y dedicado al comercio – es decir, los ideales del liberalismo decimonónico – y destacar las actitudes heroicas, inherente de los varones que, tal y como lo reseñó el dictador italiano Benito Mussolini, "devolvía al hombre a su rol en la ciencia belicosa de toda zoología".

El libro que motiva esta reseña no es de fácil lectura, pero su importancia radica en es que se ocupa de las ideologías que buscan justificar y hasta inducir el fenómeno bélico, así como de las corrientes de pensamiento antibélicas de la primera mitad del siglo pasado, sus consecuencias en la segunda mitad de esa centuria y la validez de la idea de una modernidad sin violencia en nuestra época.

REINARES, Fernando
***Terrorismo y antiterrorismo.* Ediciones Paidos ibérica S.A**
Barcelona. 1998. 230 páginas.



¿Qué es el terrorismo? ¿Dónde, cuándo y cómo surgen las organizaciones terroristas? ¿Quiénes militan en ellas? ¿Cómo combatirlo? Estas preguntas son, por sí mismas, muy antiguas. Lo que sabemos con certeza es que una forma de lucha perversa, ante la cual muchas veces los Estados han respondido con medidas inadecuadas que, lejos de terminar con el problema, lo han agravado.

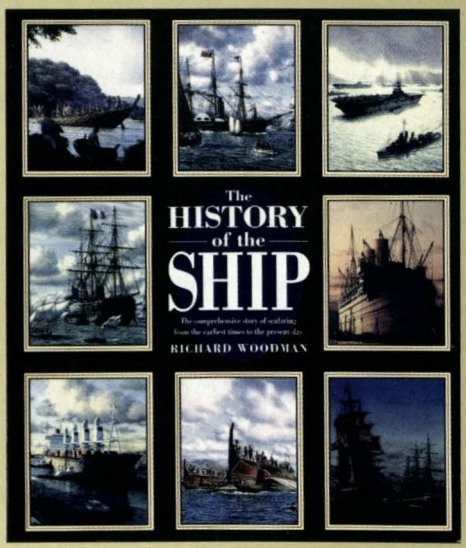
El autor del presente libro, Fernando Reinares, académico experto en la materia, nos ofrece de manera rigurosa, accesible y detallada interesantes respuestas a las interrogantes que todos nos hacemos en torno del fenómeno terrorista. Así, por ejemplo, nos dice más allá de las múltiples definiciones del terrorismo que se han propuesto, lo concreto es que el objetivo del terrorista es crear ansiedad, incertidumbre, zozobra, miedo, en un determinado grupo social para condicionar sus actitudes en su provecho. Este proceder es sistemático, es decir, sigue una metodología para que los efectos psíquicos de su acción violenta generen consecuencias materiales de acuerdo a sus expectativas.

Partiendo de esta premisa general de motivación, el autor distingue dos tipos básicos de terrorismo: el insurgente, es decir, el que busca alterar la distribución del poder en una sociedad y, el vigilante, que busca preservar un orden político establecido. Un ejemplo del primer caso es el de ETA, en España, cuya reciente declaración de tregua ha dado una señal de esperanza para el fin de la violencia ejercida por esta organización desde 1969; mientras que del segundo lo constituyente las UVF (Ulster Vigilant Force), fuerza paramilitar surgida del seno de la comunidad protestante norirlandesa para amedrentar y atacar a la comunidad católica y los simpatizantes del Ejército Republicano Irlandés, IRA. Respecto a la acción, el autor señala dos tipos principales: el táctico o auxiliar, donde el ejercicio del terror es un recurso de un arsenal de actividades mucho más amplias, en las que se puede incluir, por ejemplo, actos ilícitos como el narcotráfico; y el estratégico, en donde el terror es la actividad preferente o exclusiva.

De igual importancia en el presente libro es el hecho que el autor se ocupa de las medidas políticas, policiales y judiciales que se han tomado para combatir el terrorismo en muchos países. Al respecto, el autor reitera que el objetivo de una organización terrorista, surgida en el seno de una sociedad democrática, es alterar el normal funcionamiento de las instituciones que la sostienen, en particular el ejercicio de las libertades públicas. Por ello la prudencia es fundamental en todas las decisiones que se tomen, para combatirlo desde la ley, pues lo que busca el terrorismo es articular una base social para legitimar su existencia. Así, el autor señala que en muchos casos, a nivel mundial, facilitar de la expresión institucional de las demandas políticas ha sido la medida más efectiva para privar de base social a los grupos violentos. No menos importante es una estrategia comunicacional adecuada con la población, que refuerce el convencimiento que sus intereses son los del Estado. Finalmente, en el ámbito de la justicia, se indica que se debe evitar que la legislación antiterrorista – que es por, por su propia naturaleza, de excepción – traicione los principios del orden que se quiere defender y los derechos humanos.

En resumen: "Terrorismo y antiterrorismo" es un trabajo completo e ilustrativo para todos aquellos que estén interesados en el estudio del fenómeno terrorista y de las respuestas que se deben tomar ante él, en particular en la hora presente, cuando enfrentamos una evolución mayor y muy importante de éste, su transnacionalización, es decir, que desconoce las fronteras nacionales.

WOODMAN, Richard
"The History of the Ship". Conway Maritime Press. Segunda Edición, Londres, 2002. 352 páginas



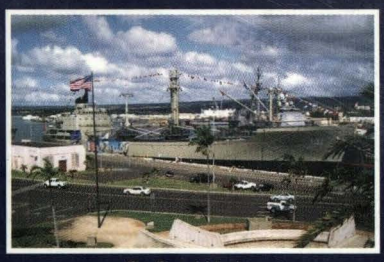
El presente libro, abundante y hermosamente ilustrado, nos permite dar una vasta y completa mirada a los buques y otros medios de navegación de todas las épocas. Se trata de un trabajo erudito y sumamente ameno para todos quienes se interesan en el quehacer náutico, desde todos sus ámbitos. Y es que la navegación y los buques constituyen una parte muy importante, podríamos decir fundamentalmente, de la civilización desde su más remoto origen, razón por la que recientes descubrimientos, tales como el de los restos de una flota egipcia de hace 3,000 años, bajo las aguas del Mar Rojo, o de un galeón español del siglo XVI, sepultado en las arenas de las playas de la Estación Aérea Naval Norteamericana de Pensacola, son noticias de gran interés científico, histórico, sociológico y de muchas otras disciplinas más.

El autor del libro que motiva el presente comentario, marino profesional con más de 30 años de experiencia en la Marina Real Británica, hace en cada capítulo un correlato de la tecnología náutica con el desarrollo político y social de la época en que se produjeron estas innovaciones, intercalando la que llamaremos "historia formal" de la navegación con la de los hombres que fueron sus protagonistas en todas las épocas: inventores, como John Harrison, a quien le debemos el cronometro marino que permitió la determinación de la longitud y latitud con precisión; exploradores, como el capitán James Cook, y marinos como Nelson, Togo, Dewey, etc. Y es que Woodman opina que el buque ha sido – y sigue siendo – el medio de transporte más perfecto y poderoso inventado por la mano del hombre, espejo de su capacidad creadora, manifestación de su voluntad de poder y, no pocas veces, de su fracaso en lograr esos objetivos, tal y como nos lo recuerda la desafortunada historia del Titanic.

El autor de este interesantísimo trabajo reconoce que su libro es, en buena cuenta, eurocentrico, pues se dedica mayormente a explicar el desarrollo de la tecnología naval en el mundo occidental, en el cual desde el siglo XVI hasta nuestra época se fueron sucediendo una serie de naciones que alcanzaron el rango de potencias navales por los avances que lograron en esa materia. Sin embargo, no

deja de reconocer el hecho que fue China, en el siglo XV, la primera nación en producir un buque, el junco, diseñado especialmente para la navegación de altura, desarrollo que se frustró al cerrar el Celeste Imperio sus puertas a influencias extranjeras a fines de la mencionada centuria.

Asimismo, cabe destacar la reflexión que hace Woodman sobre el futuro de los buques en nuestra época, donde los maravillosos artilugios tecnológicos son cada vez más pequeños y electrónicos. El autor remarca que la mayor parte del transporte de bienes de toda índole se realiza por vía marítima y que esta tarea se ha tornado cada vez más especializada, razón por la cual, pese a la aparente opacidad en la que ha caído la navegación en nuestros días, continúa siendo una de las grandes aventuras de la humanidad.



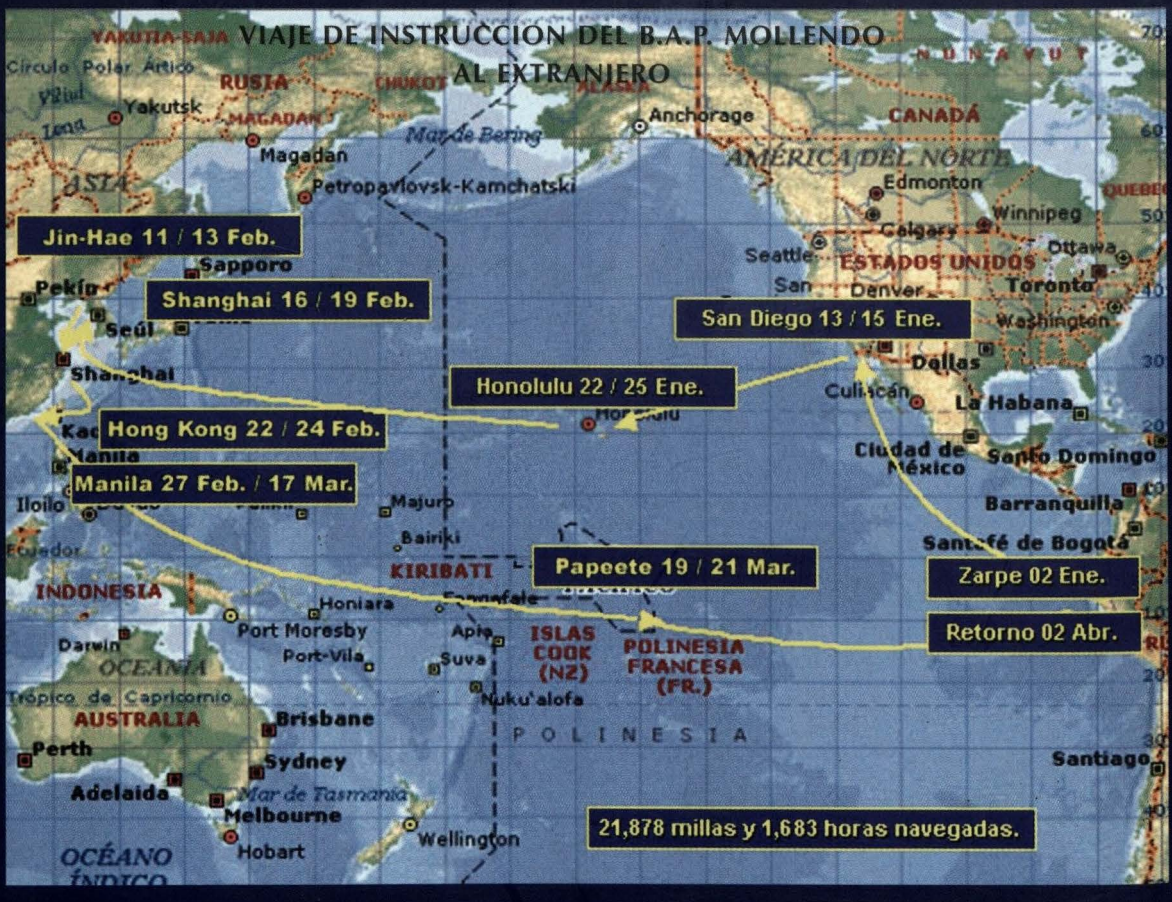
En Pearl Harbor

En Hong Kong





En Papeete



B.A.P. Mollendo llevó una muestra de la cultura peruana a Shangai





En San Diego, a bordo del B.A.P. Mollendo se realizó una recepción

Oficiales de la Armada de Korea visitaron muestra itinerante a bordo del B.A.P. Mollendo



REVISTA DE MARINA



Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor *Huáscar*

Naturaleza y desarrollo del liderazgo

Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P. *Callao*

Año 99, N.° 2 - 2006

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *La responsabilidad y necesidad de emitir Reglas de Enfrentamiento*
Contralmirante Oscar Anderson Machado

12 *Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor* Huáscar *Peruano*
C. de C. Juan Carlos Llosa Pazos

39 *Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*
Contralmirante José M. Guillermo García Valdivieso

56 *Naturaleza y desarrollo del liderazgo*
Guillermo Oviedo Gambetta

63 *La Posmodernidad y los Cambios en los Militares Latinoamericanos*
C. de F. Miguel Jiménez La Rosa

68 *Zona de Frontera del Putumayo: Urge su Integración a la Vida Nacional*
Tte. 1° Gregory Paredes Saavedra

76 *Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P.* Callao
Tte. 1° (r) Ernesto Montalgne Vidal

84 *Fracturas por estrés en las escuelas de Formación Naval*
C. de F. SN (MC) Marco Salazar Rojas

92 *Un portaaviones que regresa del pasado*
Lewis Mejía Prada

99 *Un minisatélite para el Perú: Herramienta estratégica para la seguridad y el desarrollo*
C. de N. Guillermo Hasembank Rotta

104 *Actualidad Naval Mundial*
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de F. John Rodríguez Asti

116 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

123 *Comentarios de Libros y Revistas*
C. de F. John Rodríguez Asti



B.A.P. *Bolognesi* navegando en el Mar de Grau

REVISTA DE MARINA

Año 99, N° 2 - 2006

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: 614-2900 anexos: 2338 - 2342 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 Pablo Camogliano Pazos, Subdirector: C. de N. Francisco Yábar Acuña, Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Tte. 1° Giovanna Betancourt Sanguineti, Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Agustín Chinga Falcón.

EDITORIAL

Sí es posible

Hace un siglo se produjo el renacer de nuestra Marina de Guerra con la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, construidos en astilleros británicos por encargo del gobierno del Perú, y desde esa fecha se planteó la necesidad de adquirir también un buque escuela, barco indispensable para completar la instrucción de la oficialidad naval y que representaría una suerte de embajador flotante que hiciera conocer en los diversos puertos del mundo el nombre de nuestra nación y la alta calidad humana y capacidad profesional de sus oficiales, cadetes y tripulantes.

La idea, como no podía ser de otra manera, fue cálidamente recibida por la ciudadanía, las autoridades del Estado y las instituciones, entre las que destacaba la Asociación Pro Marina. Una vez más se ponía de manifiesto sin ningún distingo la profunda y emotiva relación existente entre el pueblo peruano y su Marina de Guerra. Ya este sentimiento se había manifestado de un modo realmente conmovedor a la llegada de los mencionados cruceros. Hombres, mujeres y niños subían a bordo para conocer los entonces poderosos buques y, con lágrimas de emoción, muchos besaban reverentes los cañones de esas naves donde se formaron tantas y tan brillantes generaciones de marinos nacionales. Fue precisamente en esta *Revista de Marina*, en su primera edición, en la que se presentaba el primer proyecto para construir el buque escuela: vale decir que la idea se halla próxima a cumplir los 100 años.

Resulta pues incomprensible que un anhelo tan reiteradamente reclamado no se convirtiera en realidad. Ya en 1930 el entonces joven Teniente Segundo Julio J. Elías, cuyo nombre lleva merecidamente nuestro Museo Naval del cual fue su más decidido forjador, escribía: "El buque escuela tiene una mala sombra que espanta. En numerosas ocasiones oímos decir que ya se va a comprar, que ya viene, que es un espléndido velero, que es un buque mixto, que es un vapor armado .... pero el buque escuela no llega". Tenía razón el recordado comandante Elías. Estamos ya en el segundo lustro del siglo XXI y el tan deseado buque, no llega.

En el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y en el Archivo General de Marina se guardan varios expedientes, entre los cuales existen dos en los que se detallan las gestiones llevadas a cabo para mandar construir un buque escuela con características similares al *Juan Sebastián Elcano*, de España, o la fragata *Sarmiento*, de Argentina, ambos buques de vela. Desgraciadamente surgían problemas, generalmente de carácter económico, y una vez más el proyecto de nuestro buque escuela quedaba relegado para "un mejor momento", que nunca se daba.

Es obvio repetir la inmensa utilidad de un buque escuela para la formación integral de nuestros cadetes y jóvenes oficiales en las más diversas disciplinas náuticas. Claro está que se requiere un buque escuela acorde con nuestras necesidades y donde junto a los antiquísimos aparejos de vela se pueda contar con la tecnología naval de punta, que progresa a pasos agigantados.

Hoy en día, al igual que antaño, y ojalá con mayor fortuna, hay personas y entidades dispuestas a emprender con fervor patriótico, la ingente tarea de financiar un buque escuela para nuestra Marina de Guerra. El más importante y antiguo medio de comunicación escrita, históricamente vinculado a la Marina de Guerra desde hace ya más de cien años, apoyaría esta tarea nuevamente. Cierto es que durante muchos años diversas unidades de nuestra Escuadra han desempeñado el papel de buques escuela, no teniendo las características singulares de ese tipo de buques cuyo objetivo fundamental sigue siendo formativo, pero también puede cumplir otras importantes funciones en beneficio de la cultura peruana y del comercio exterior.

Un buque escuela se convierte en una singular y valiosísima sala de exposiciones culturales y también en un atractivo "escaparate" flotante. En el primero de los casos, puede llevar testimonios de nuestras milenarias culturas precolombinas, del arte virreinal y moderno, de nuestra industria editorial y, mediante charlas o conferencias y otros medios de comunicación, se pueden exhibir los más variados aspectos de nuestra historia y costumbres, tan ricas y variadas, atrayendo el turismo o simplemente difundiendo en el extranjero nuestro patrimonio cultural. En lo que se refiere al aspecto comercial, puede ayudar a mejorar la imagen de nuestra producción exportadora reforzando su acogida en los mercados de Asia y Europa.

Por eso creemos que las entidades que agrupan a los grandes y medianos productores y exportadores, los ministerios de la Producción y de Comercio Exterior, el de Relaciones Exteriores, el de Educación y otros, podrán apoyarnos en esta nueva cruzada que significa contar con un buque escuela. Una inversión altamente rentable, pues los productos que se exhiban ante potenciales compradores tendrían el aval tácito del Estado peruano que permite su presentación en el Buque Escuela de la Marina de todos los peruanos.

Esta posibilidad, que deseamos se convierta en realidad, debe ser minuciosamente planificada, con la seguridad de que constituye la mejor inversión que se puede hacer. Todo lo dicho no es imposible. Solo hace falta unir voluntades, creatividad y sentido práctico en un todo pujante donde el sector empresarial y exportador y el pueblo peruano estén solidariamente representados.

El Director

La responsabilidad y necesidad de emitir Reglas de Enfrentamiento

Contralmirante
Oscar Anderson Machado

¿Qué pasa si hago uso de mi armamento en una situación comprometedora y luego soy sometido a investigación o juicio por una denuncia malintencionada, secundada por instituciones no gubernamentales y seguida por organismos del Estado?

Esta es la principal inquietud o interrogante que se hace todo comandante y también el personal bajo su comando cuando son destacados a una zona de emergencia.

Todos los peruanos hemos sido testigos de cómo en la década de los 80 fue madurando al interior del país el accionar terrorista, afectando la infraestructura privada y la del Estado, situación que repercutió directamente en la economía nacional. Posteriormente, las diferentes bandas terroristas atentaron contra la civilidad afectando la integridad de la población y en extremo la infraestructura física.

Desbordada la capacidad de la Policía Nacional y en aplicación de la Constitución Política del Perú, se estableció el *régimen de excepción* en diversas localidades al interior del territorio nacional, por lo que las Fuerzas Armadas debieron desplegarse para intervenir y restablecer el orden interno.

Últimamente hemos podido presenciar cómo aquellos miembros de las Fuerzas Armadas que fueron a contrarrestar la amenaza terrorista son cuestio-



nados en su accionar, investigados, si no comprometidos en procesos judiciales por haber cumplido órdenes sirviendo en las zonas declaradas en emergencia conforme lo permite la Constitución Política del Perú[1] y fuera dispuesto por el Presidente de la República, Jefe Supremo de la Fuerza Armada y autoridad política electa por el pueblo.

Pero, ¿cuántas autoridades civiles han sido llamadas a prestar manifestación o están siendo investigadas por las decisiones que se tomaron para las diferentes intervenciones de las Fuerzas Armadas? ¿No está el poder militar subordinado al poder civil? Si el caso fuera así, como debe ser y es, ¿por qué solo cuestionamos a los defensores del Estado que visten uniforme? ¿Dónde quedaron las Reglas de Enfrentamiento, acaso las tuvimos? ¿Saben nuestros políticos qué son las Reglas de Enfrentamiento y quiénes asumen o deberían asumir sus responsabilidades? (Fig.1)

Estas son algunas de las varias preguntas cuyas respuestas vamos a tratar de aclarar a continuación.

¿Qué son las Reglas de Enfrentamiento?

Son los lineamientos para el empleo de los medios militares de acuerdo a las circunstancias y limitaciones impuestas por el poder político para la conducción de las operaciones militares.

Las Reglas de Enfrentamiento (REN) deben ser emitidas por la Autoridad Superior del más alto nivel tanto civil como militar (Fig.1). Todos los Comandos Subordinados deben emplear las Reglas de Enfrentamiento como instrucciones complementarias a sus respectivos planeamientos y aquellos casos que puedan desprenderse de situaciones particulares, más aún cuando la Fuerza Armada es empleada en el Frente Interno para ejercer funciones propias de la autoridad policial.

Los métodos y principios concernientes al control del empleo de la

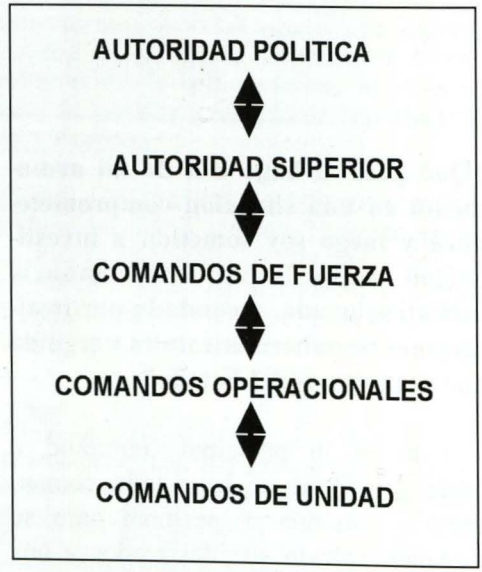


Fig.1 Estructura de la Cadena de Comando

Fuerza en Operaciones deben ser concurrentes con el Derecho Internacional y con las leyes del Estado. Existen dos aspectos distintos para ejercer este control:

1. Empleo de la fuerza en defensa propia.
2. Empleo de la Fuerza para cumplir con la misión.

1 Constitución Política del Perú, artículos 2°, 38°, 45°, 118°, 163°, 164°, 165° y 167°.

¿Qué es la Defensa Propia?

Bajo el Derecho Internacional, la autodefensa contra un ataque es un derecho inherente. Excepto durante el desarrollo de un conflicto armado. Es así como los comandantes y oficiales comprometidos en las operaciones deberán agotar todos los recursos para controlar la situación sin recurrir al empleo de la fuerza, siempre y cuando este hecho no implique el tener que asumir un riesgo inaceptable que comprometa la integridad física del personal. La fuerza empleada en la Autodefensa deberá ser **controlada** y **limitada** a lo razonablemente necesario para repeler el ataque o la amenaza inminente.

A no ser que la Autoridad lo limite específicamente, las Fuerzas en operaciones están autorizadas para ejercer el derecho inherente de la Autodefensa contra ataques o amenazas inminentes sobre:

a) La propia persona,
b) Personal bajo sus órdenes,
c) Integrantes de otras Fuerzas Amigas y
d) Otras Instituciones así designadas por la Autoridad.

Medidas para asegurar la Supervivencia

El empleo de la fuerza en autodefensa deberá ser una medida de último recurso, sin embargo deberá ser empleada con la suficiente anticipación si se desea tener éxito. La Autoridad deberá ampliar los casos en los cuales se podrá actuar en autodefensa a fin de asegurar la supervivencia, emitiendo así las REN específicas que permitan responder a una *intención hostil* así como a un *acto hostil.*

Intención hostil.- El intento hostil es una **ACCIÓN QUE APARENTA INDICAR EL APRESTAMIENTO PARA LLEVAR A CABO UN ATAQUE** sobre las fuerzas propias o conjuntas y que, de perpetrarse la acción, las consecuencias podrían ser bajas, heridos de consideración o la destrucción.

Acto hostil.- El acto hostil es **UN ATAQUE** o el **USO DE LA FUERZA ARMADA** contra las fuerzas propias y las que se designen como amigas.

Vigencia de las Reglas de Enfrentamiento

Las REN deben ser dinámicas, por lo que es imprescindible que la Autoridad esté en constante comunicación con sus comandos operativos a fin de mantenerse informada de la evolución de la situación, lo que le permitirá actualizar las REN conforme se presente el escenario.

Cuando las fuerzas deban enfrentar al enemigo o a grupos declarados hostiles, deberán encontrarse preparadas táctica, legal y mentalmente para hacer uso de la fuerza necesaria en defensa propia, enfrentando la amenaza, y llevar a cabo la misión.

El personal y en especial los Comandantes requieren de REN simples y de aplicación directa que les permita responder la interrogante presente en todo momento en sus mentes, es decir: *¿cuándo puedo disparar*?

Una de las más serias deficiencias en el entrenamiento individual táctico radica en no proporcionar respuestas claras al personal que se está preparando para ser destacado a zonas de emergencia y, sobre



Pero ¡cuidado!, las REN no deben ser las ataduras que impidan a los comandos aplicar la fuerza extrema en legítima autodefensa cuando las circunstancias lo requieran. La realidad táctica de un enfrentamiento se contradice con el apoyo y asesoramiento legal que se recibe de las autoridades al emplear la fuerza.

todo, no simular situaciones para que el personal se entrene en la toma de decisiones en escenarios próximos a los reales. Estas deficiencias ocasionan graves problemas, en especial a la luz de otros dos factores como son:

a) La asimetría de la amenaza y
b) La falta de una fuerza hostil claramente identificable.

Adicionalmente se ha podido identificar, a través de los informes del personal que retornó de las zonas de emergencia, los siguientes problemas:

a) Deficiente apoyo, asesoramiento y capacitación en el área legal,
b) Insuficiente entrenamiento táctico e
c) Inadecuadas reuniones de coordinación de inteligencia y de análisis de la amenaza, aun cuando los delincuentes terroristas hayan llevado a cabo numerosas ataques, secuestros y asesinatos selectivos.

Todos estos inconvenientes son el producto de la falta de dispositivos en el ámbito legal y de entrenamiento, así como del error en reconocer la asimetría de la amenaza, especialmente en lo referido al conocimiento que como comandante se debe tener, de la reacción y respuesta de cada uno de los individuos que integran la fuerza bajo su comando.

Las REN conforme se aplican para la autodefensa son habilidades basadas en el juicio, criterio que no debe ceñirse estrictamente a los dispositivos escritos (reglas). Ocasionalmente, las reglas verbalmente emitidas por la Superioridad son retransmitidas hacia los estamentos inferiores tergiversándose o cambiando el sentido de las disposiciones dadas, que son claras al inicio de la cadena y cuando llegan al combatiente han sufrido cambios o alteraciones trascendentales en su contenido.

No solo debemos preocuparnos por emitir las REN, sino que, además, debemos verificar que estas sean comprendidas por todos y practicadas en ejercicios, los que a su vez deberán ser complementados con los dispositivos legales apropiados. Solo así nuestro personal tendrá un mejor entendimiento de cuándo podrán hacer uso de sus armas.

Capitalizando experiencias [2]

Negativas

Un caso de excesiva restrictividad en la interpretación de las Reglas de Enfrentamiento respecto al uso de la fuerza en autodefensa, se dio en la primavera del año 2004, cuando se estableció que algunos miembros identificados e integrantes de las fuerzas iraquíes debían ser consideradas como fuerzas hostiles y enfrentados como fuera necesario (carta libre). Un considerable número de comandantes americanos en vez de aprovechar de la libertad de acción dispuesta, promulgaron REN extremadamente restrictivas –situación que expuso innecesariamente al peligro a sus tropas– y tomaron decisiones tácticas inapropiadas que atentaban incluso contra el derecho inherente de los infantes de marina a la autodefensa. Se ha evidenciado en versión de combatientes experimentados, que a pesar de las disposiciones favorables emitidas desde el Pentágono, los comandantes inexpertos consideraron prudente la siguiente disposición dada a los combatientes en Irak:

"Grite, empuje, muestre su armamento, dispare" (*Shout, shove, show your weapon and shoot*).

Así como este otro dispositivo que se emitió, pero que no deja de ser igualmente inapropiado, carente de todo fundamento y tácticamente inconveniente:

"Emplee el mínimo de fuerza necesaria" y "No dispare contra fuerzas hostiles que escapan".

Positivas[3]

Como ya se ha mencionado, los comandantes en todos los niveles deben preocuparse de que se tomen todas las medidas que se consideren apropiadas a fin de proporcionar todo el apoyo legal requerido por las tropas combatientes.

Cabe señalar el caso de un comandante que al inicio de las operaciones en Irak acudió a la Corte Suprema y obtuvo asesoramiento en lo que respecta las implicancias del caso Graham vs Connor (490 U.S.386,1989), para luego proceder a emitir la siguiente guía a los comandantes bajo su comando:

"Si un marino, soldado o aviador (de esta fuerza) enfrenta una amenaza mortal o que puede infligirle heridas graves, está autorizado a emplear la fuerza, incluyendo la mortal. Ningún componente de este comando va a ser juzgado por *cómo percibe la situación*, pero sí por *cómo el personal a su cargo reaccionaría bajo circunstancias similares*, circunstancias que pueden ser tensas, inciertas y de rápido desenlace".

Está disposición salvó más de una vida a comienzos de la guerra en Irak y, más importante aún, el comando superior proporcionó a sus fuerzas el respaldo necesario al asumir su responsabilidad.

---

2 Revista *Proceedings*, julio 2005.

3 Casos legales, federales y recursos del Estado, Corte Suprema de los EE.UU., caso Graham vs. Connor, 490 U.S. 386 (1989).

¿Qué lecciones aprendidas permitieron al comandante emitir el anterior dispositivo al personal bajo sus órdenes?

El caso Graham vs. Connor (490 U.S.386,1989) versa sobre los hechos que ocurrieron cuando el señor Graham es conducido por un amigo a una tienda con la finalidad de adquirir un jugo de naranja para compensar la reacción de su organismo por falta de insulina, por ser diabético. Al ingresar a una tienda y ver que se encontraba llena de clientes decide retirarse rápidamente, hecho que es observado por un oficial de policía (Connor) quien entra en sospecha ante el ingreso y salida intempestiva del local, por lo que decide seguirlo y detenerlo para llevar a cabo una inspección.

Luego de disponer el alto al conductor del vehículo, procedió a efectuar las averiguaciones con el personal de la tienda para ver si había ocurrido alguna novedad. Dado que Graham trataba de explicar su problema en forma airada, el oficial Connor solicitó refuerzos, los que al llegar a la escena de acción procedieron a esposar a Graham hasta que concluyeran las indagaciones en la tienda, aun cuando este trataba infructuosamente de explicar su actitud y estado de salud. Como producto del trato policial recibido, Graham sufrió heridas leves y fue puesto en libertad al confirmarse que no había ocurrido nada en la tienda.

Graham demandó a la policía alegando que se había hecho uso de fuerza excesiva violando sus derechos estipulados en la 14ª enmienda de los Estados Unidos de Norteamérica.

Del análisis efectuado, se determinó que para todas las demandas contra el uso excesivo de fuerza por la autoridad se deberá aplicar los elementos de juicio descritos en la cuarta enmienda.

Estos abarcan cuatro aspectos:

a. La necesidad de hacer uso de la fuerza.
b. La relación entre la necesidad y la cantidad de fuerza que se empleó.
c. La cantidad de daño infligido.
d. Si la fuerza fue aplicada en un esfuerzo de buena voluntad para mantener o restaurar la disciplina o se le utilizó maliciosa y sádicamente con la intensión clara de causar daños.

Luego de un exhaustivo análisis, la Corte declaró sin fundamento la demanda de Graham y liberó de cargos al oficial de policía Connor.

Conclusiones

Es importante darle confianza al personal cuando va a asumir funciones en el frente interno, debe sentir que se encuentra respaldado por sus superiores; solo así se evitará escuchar interrogantes como la siguiente:

"Señor, tengo entendido que a la luz de los hechos la ley va a apoyar mi decisión cuando haga uso de la fuerza, aun cuando esta sea de necesidad letal, pero ¿quién me garantiza que en la cadena de comando, mis superiores me van a respaldar?".

Estas inquietudes y dudas deben evitarse entre el personal ya que afecta su

capacidad operativa pudiendo en caso extremo comprometer la seguridad de la unidad cuando ante la duda no se tome la decisión correcta.

Igualmente capital es el entrenamiento dinámico e interactivo en el cual el personal encuentra escenarios similares a los que podría enfrentar hallando en estos a civiles, fuerzas amigas y a los "malos", a quienes solo podrá identificar a través de su comportamiento, lo que permitirá entrenarlos en la toma de decisiones concerniente al grado de amenaza existente, así como a reaccionar apropiadamente. Este entrenamiento debe cimentar los principios para el empleo de la fuerza de necesidad mortal como, por ejemplo, "siga disparando hasta que desaparezca la amenaza" en reemplazo de las consabidas disposiciones burocráticas y políticas de "dispare para herir" o "cese el fuego tan pronto como la situación lo permita".

Es de principal importancia que los oficiales del cuerpo jurídico preparen una cartilla conteniendo *Reglas de Enfrentamiento Generales*, como la que se muestra a continuación, que tenga aplicación en un amplio espectro operacional y que no demande "agotar esfuerzos para evitar usar las armas", especialmente cuando el personal se encuentra frente a la amenaza de un arma de fuego.

Solo así nos sentiremos seguros de las decisiones que opte nuestro personal en situaciones de tensión y estos del respaldo responsable y legal de la cadena de mando.



El personal debe entrenarse en la toma instantánea de decisiones, lo que solo se puede materializar sometiendo al personal a situaciones variadas, complejas y de tensión que demanden detección inmediata, decisión y reacción.

Cartilla General de Reglas de Enfrentamiento

Empleo de la Fuerza

1. **Fuerza Letal** - Ud. está autorizado a emplear fuerza de necesidad letal:
   a. Cuando se enfrente a una **AMENAZA INMINENTE** de:
      - **MUERTE**
      - **HERIDAS GRAVES** (pérdida de extremidades, rotura de huesos, daño a órganos internos, amenaza la vida).
   b. Para proteger el equipamiento
      - Equipos inherentemente peligrosos (armamento, munición, explosivos).
      - Otros equipos designados por el Comando.
   c. En contra de Fuerzas declaradas Hostiles. El empleo de la Fuerza Letal está autorizado contra cualquier grupo que ha sido declarado hostil. Pueden ser atacados a penas se tengan a la vista y hayan sido identificados positivamente (**IDP**) (por ejemplo por su vestimenta/uniforme) como miembro del grupo, siempre y cuando no se estén entregando o se encuentren heridos y no ofrezcan peligro. Ud. será aleccionado sobre los grupos declarados como hostiles.
2. **Fuerza No Letal**: En situaciones en que no se encuentre autorizado el empleo de Fuerza Letal, pero que es necesario el uso de la fuerza para el cumplimiento de la misión o proteger la fuerza, se deberá tener presente las siguientes disposiciones:

   PERSUADIR, CONVENCER (Prevenir para que:
   - **"PARE" y "NO SE MUEVA"**
   - Empleo de técnicas sin armas como bloqueo del paso, formaciones para controlar disturbios.
   - Empleo de rociadores de Pimienta o CS.
   - Empleo de perros de la policía naval.
   - Empleo del fusil como vara de ley.
   - Otros dispositivos legales no letales.
   - Muestre el arma.

OTRAS REGLAS

1. **MULTITUDES**
   Controle las multitudes, turbas, grupos huelguistas y protestantes que interfieran con el accionar de las Fuerzas Armadas o que representen una amenaza, empleando los procedimientos descritos en la presente cartilla.
2. **DETENIDOS**
   Se podrá parar y detener a las personas que sea necesario a fin de proteger a la fuerza / cumplir la misión. Proceda con la revisión de las personas, cuando sea posible, personal femenino deberá revisar a las mujeres.
   a. No está autorizado el empleo de fuerza letal para efectuar las detenciones, a no ser que la amenaza corresponda a la necesidad de emplear fuerza letal o se observe la comisión de un acto criminal violento (por ejemplo, asesinato, violación, robo a mano armada, asalto violento).
   b. **TARJETA DE DETENIDOS**: se deberá llenar una tarjeta de detenidos por cada una de las personas que se detiene.
3. **PREVENCIÓN DEL CRIMEN**: se podrá hacer uso de la fuerza para prevenir los siguientes actos criminales asesinato, violación, robo a mano armada, asalto violento, pillaje, otros que se designen. Se podrá hacer uso de la fuerza letal en prevención de crímenes que representan una amenaza de muerte o de daños graves. Se podrá emplear fuerza no letal para prevenir otros actos criminales.
4. **PROPIEDAD:** no tome posesión de pertenencias ajenas para el cumplimiento de su misión a no ser que enfrente una amenaza de necesidad mortal o que le pueda ocasionar daños graves. De requerir provisiones / equipamiento para el cumplimiento de su misión se deberá asumir un compromiso con el proveedor.
5. **TRATAMIENTO MEDICO:** se deberá prestar asistencia médica de emergencia para preservar la vida, evitar invalidez; en personal no combatiente / civiles se proporcionará ayuda médica independientemente de la fuente que haya originado el daño. Quienquiera que haya sido herido será evaluado, clasificado, evacuado y tratado por miembros de la Fuerza Armada.

NADA DE LO DISPUESTO EN LAS PRESENTE REGLAS LIMITA EL LEGITIMO DERECHO Y OBLIGACION INHERENTE A LA AUTODEFENSA Y SALVAGUARDA DE LA INTEGRIDAD DE LOS INTEGRANTES DE LA FUERZA.

Anexo de la cita al pie de página N° 4.

La actual Constitución Política del Perú, en su artículo 2.°, párrafo 22, a la letra dice:
"Toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida".

Artículo 38.°.- Todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación.

Artículo 45.°.- El poder del Estado emana del pueblo. Quienes lo ejercen lo hacen con las limitaciones y responsabilidades que la Constitución y las leyes establecen... .

Artículo 118.°.- Corresponde al Presidente de la República... (párrafo 14) presidir el Sistema de Defensa Nacional; y organizar, distribuir y disponer el empleo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

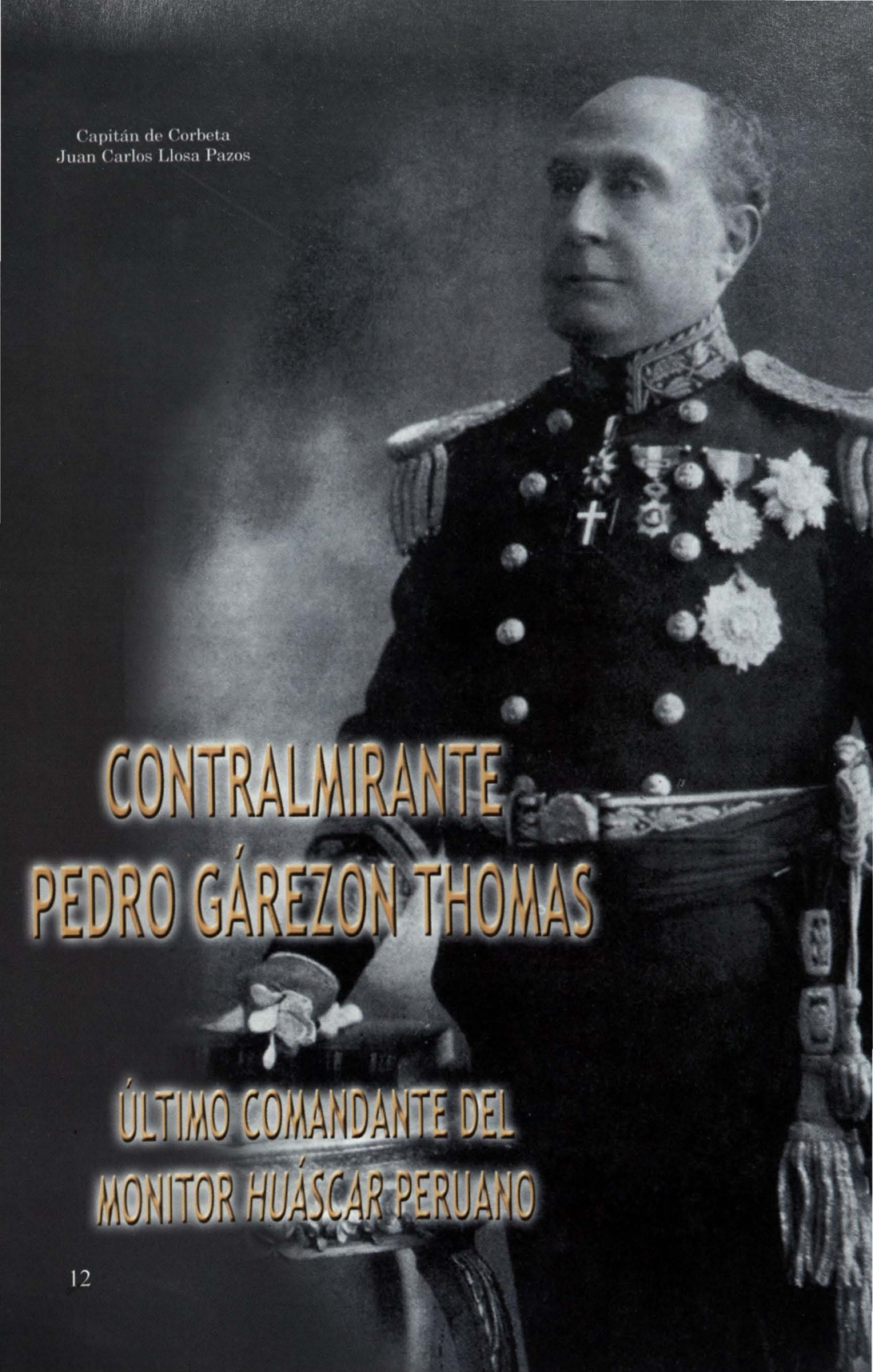
Artículo 163°.- El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional. La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la Defensa Nacional, de conformidad con la ley.

Artículo 164.°.- La dirección, la preparación y el ejercicio de la Defensa Nacional se realizan a través de un sistema cuya organización y cuyas funciones determina la ley. El Presidente de la República dirige el Sistema de Defensa Nacional.
La ley determina los alcances y procedimientos de la movilización para los efectos de la defensa nacional.

Artículo 165.°.- Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el Artículo 137° de la Constitución.

Artículo 167°.- El Presidente de la República es el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos



CONTRALMIRANTE PEDRO GÁREZON THOMAS

ÚLTIMO COMANDANTE DEL MONITOR *HUÁSCAR* PERUANO

"Como actor en este desigual combate no nos es dado enaltecerlo; ya lo ha sido por historiadores y escritores de nota, que han tratado de las hazañas del Huáscar, *bizarramente dirigido por su experto Comandante Grau, orgullo de la raza y de la Marina Peruana, que guarda su memoria como símbolo de todas las virtudes cívicas. En su ejemplo se inspiran las nuevas generaciones".*
Contralmirante Pedro Gárezon Thomas,
en carta particular sobre el combate de Angamos.[1]

INTRODUCCIÓN

Cuando los restos de Pedro Gárezon Thomas, contralmirante en retiro de la Armada del Perú, llegaron al Cementerio General de Lima el lunes 30 de mayo de 1927, para recibir los honores fúnebres con los que la Nación lo iba a despedir, había transcurrido casi medio siglo desde que, con escasos veintiocho años, se convirtiera en el último comandante del monitor *Huáscar*, en la fase final del Combate Naval de Punta Angamos, la mañana del 8 de octubre de 1879. Él, hasta ese momento Oficial de Señales y Derrota, recibió el mando del buque media hora después de que un proyectil destrozara el puente de comando del buque insignia de la Primera División Naval, matando a su comandante, el Contralmirante don Miguel Grau Seminario, según el propio parte de guerra del citado oficial. Para ese instante, el combate estaba ya irremediablemente perdido para los marinos de guerra peruanos. Entonces, ante el desolador panorama que existía a su alrededor y sin posibilidades de resistir, el último comandante del *Huáscar* decidió hundir en aguas del Pacifico Sur al Glorioso Monitor, luego de conferenciar con los pocos oficiales de a bordo que aún quedaban en pie. Apenas algunos minutos duraría su accidentado comando, antes de que su unidad fuese capturada por el enemigo.

A pesar de que su actuación lo convir-

[1] Pocos años antes de su muerte, el Almirante Gárezon, encontrándose en Italia escribe una carta al Director de la Revista *Revue des Deux Mondes* de París, haciendo una rectificación a un artículo publicado por Charles E. Mangin en la misma revista, famoso general francés de la Gran Guerra que encabezó la ofensiva de Foch con el III y X Ejército que conduciría a la victoria de Verdún. (Carta a Rene Doumic, fechada el 19 de enero de 1923, Hotel Victoria, San Remo, Italia, tomada del libro del historiador naval capitán de fragata Manuel I. Vegas. pp. 343-344).

A pesar de que su actuación lo convirtió en una figura gravitante de la Marina de Guerra del Perú, que en aquellos días vivía su hora más gloriosa, poco se ha escrito sobre la vida del almirante Gárezon. Salvo breves notas biográficas en publicaciones conmemorativas o en diccionarios de personajes nacionales, su biografía se encuentra pendiente. Es más, ninguna unidad ha llevado su nombre hasta la fecha. Incluso a diferentes tipos de unidades de combate de nuestra Escuadra se les ha dado nombres de oficiales de la dotación del legendario navío, que fueran menos antiguos que Gárezon, como Santillana, Diez Canseco o Herrera y, dicho sea de paso, ninguno llegó a ser almirante. Incluso algunas de nuestras corbetas misileras fueron bautizadas con los apellidos de oficiales de la *Unión,* como Sánchez Carrión y Larrea.

En estas líneas he reunido alguna información que puede servir a aquel historiador que se interese por desarrollar un trabajo biográfico del contralmirante Gárezon, auxiliado por su conocimiento y experiencia profesional. Un trabajo de esta índole tendría importante significación para la historia naval de nuestro país.

En el Servicio Naval antes de la ruptura de la Paz

La incorporación a la vida naval de Pedro Gárezon Thomas, con apenas catorce años, se formalizó con Resolución Ministerial del 4 de febrero de 1865[2], firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada José Allende, en cuyo texto se consigna que el candidato tenía las cualidades necesarias para ser admitido en el Colegio Militar, centro de instrucción que hasta hacía dos años antes se conociera como "Colegio Militar y Naval", y que había sido reorganizado por decreto supremo. De él debían egresar las futuras promociones tanto de oficiales del Ejército como de la Marina, los cuales luego de estudiar en los primeros ciclos las mismas materias, eran posteriormente divididos en secciones navales y militares. Allí Gárezon, junto con otros jóvenes de su generación, se convertiría en oficial de la Marina de Guerra del Perú, al egresar como guardiamarina el 30 de marzo de 1867, graduación que se oficializaría por Resolución Ministerial, firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada Pedro Bustamante. El Colegio Militar, según refiere el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, estuvo clausurado desde 1867 hasta 1870 año en que el gobierno del coronel Balta dispuso la apertura de la Escuela Naval, a bordo del vapor *Marañón* [3].

Luego de su graduación, Gárezon es destinado a la fragata *Apurímac,* donde tendría la oportunidad de ejercer la docencia en la Escuela de Grumetes que funcionaba a bordo de aquella unidad. En febrero de 1872 es trasladado al vapor *Marañón*, como se ha señalado, sede de la Escuela Naval del Perú. Ejerce el

2 Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú (AHM).

3 Ortiz, Jorge. *Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada.* Imprenta de la Escuela Naval del Perú. La Punta, 1981. p. 37.



Teniente Primero Gárezon en los días previos al inicio de la campaña naval de la guerra del Pacifico.

comando y la dirección de ambas dependencias el capitán de navío Camilo Carrillo, antiguo oficial superior de la Armada y también miembro del Partido Civil, muy vinculado al área de instrucción en la Marina de su tiempo, quien a mediados del año siguiente hubo de dejar los dos cargos, para ocupar la cartera de Hacienda y Comercio, cuando el citado partido político gobernaba por primera vez el Perú (1872-1876). El comandante Carrillo dictaba los cursos de Astronomía y Factoría Naval hasta que fue designado Ministro de Estado. El segundo de la Escuela era el capitán de corbeta Manuel Melitón Carvajal, futuro compañero de Gárezon en Angamos, quien enseñaba la asignatura de Análisis e Hidrografía. El último comandante del Glorioso Monitor fue designado para instruir a los alumnos del primer año en Aritmética Práctica (en los primeros tiempos de la Misión Norteamericana, se les cambiaría la denominación de "alumnos" por la de "cadetes"), mientras que el capitán de corbeta Manuel Espinosa, más tarde sobreviviente de la batalla de Arica, en Pilotaje y Aritmética Naval. Cabe destacar que en el año académico de 1873 se incorporaron al plan de estudios de la Escuela los cursos de Derecho Internacional Marítimo, Táctica Naval e Hidrografía.

Entre los alumnos que diariamente asistían a clases a bordo del *Marañón* en ese año, se cuentan a Fermín Diez Canseco, quien llegó a ser capitán de fragata y murió joven algunos años después de Angamos, y el teniente Jorge Velarde, quien murió combatiendo en Iquique. También se encuentran el futuro capitán de navío Eulogio Saldías, distinguido oficial que integró la dotación del monitor *Manco Cápac* en la defensa de Arica y fue padre de uno de los marinos de guerra más importantes de nuestra historia naval, el vicealmirante Roque Saldías, protagonista principal de una época muy importante para la Armada del Perú. Otro alumno de la Esuela Naval de 1873 fue Juan Manuel Ontaneda, quien con los años se convertiría en nuestro primer ministro de Marina.

Gárezon continúa su carrera sirviendo en el vapor *Tumbes,* en la fragata *Independencia* y en la corbeta *Unión*, entre noviembre de 1869 y agosto de 1871. En 1874 es teniente segundo efectivo a bordo del monitor *Huáscar* a órdenes del Capitán de Navío Miguel Grau. En los años siguientes forma parte de la dotación del transporte *Limeña* y nuevamente de la fragata *Independencia,* tal como figura en su legajo personal. Como se puede apreciar, Pedro Gárezon llega a servir a bordo tanto de unidades de primera línea, como de unidades auxiliares de la Escuadra de aquel entonces.

La guerra en el mar

Al iniciarse las tensiones entre Bolivia y Chile a mediados de 1879 el teniente primero graduado Pedro Gárezon, se hallaba a bordo de la fragata *Independencia*, buque que se encontraba amarrado a muelle en la condición de inoperativo, puesto que sus calderas esta-

ban desmontadas y en reparación. Al respecto, en su importante obra sobre la campaña naval perteneciente a la colección de *Historia Marítima del Perú*, recientemente publicada, el contralmirante Melitón Carvajal Pareja afirma que en 1878, la fragata entró en un período de completa inactividad, al iniciar en el Callao el cambio de calderas, cuya terminación estaba por producirse en marzo del año siguiente[4].

A medida que la crisis iba escalando y se hacía inevitable el ingreso del Perú al conflicto, la dotación del blindado, cuyo comandante era el capitán de navío Juan Guillermo More Ruiz, héroe de la batalla de Arica, preparaba la unidad contra el reloj, para poder incorporarse a la Primera División Naval peruana en las mejores condiciones posibles. A los pocos días de comenzada la Campaña Naval, se produce el combate naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879. Respecto a este hecho de armas, el historiador naval Jorge Ortiz recoge la versión del mismo teniente primero Pedro Gárezon Thomas, quien consigna en el diario de la campaña naval, lo siguiente:

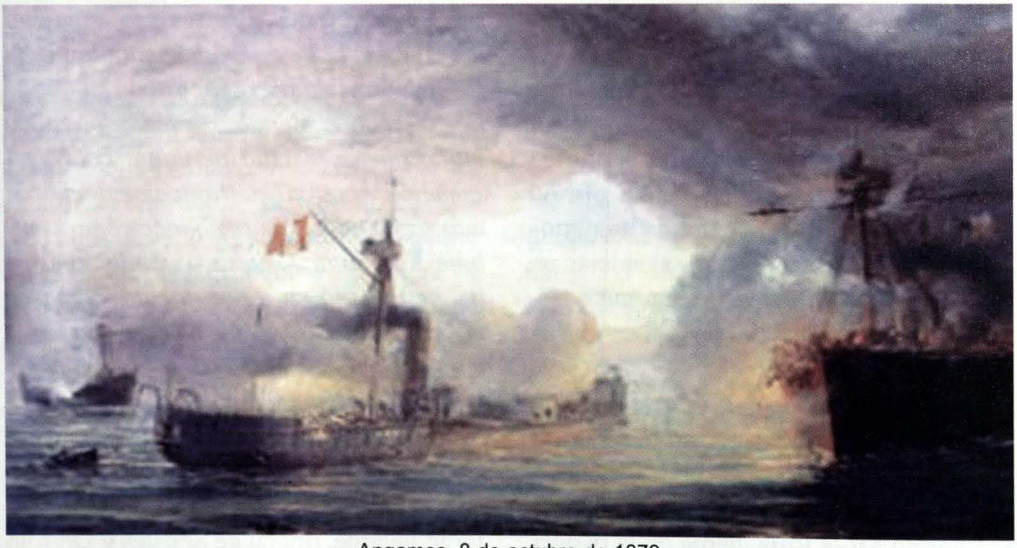
"... casi media hora después de iniciado el cañoneo sobre la corbeta Esmeralda *y la cañonera chilena* Covadonga *arribó a la zona de combate la* Independencia, *pero lo hizo con tanta velocidad que llegó a cruzar la proa del monitor e interponerse entre él y los buques contrarios. Ese preciso momento fue aprovechado por el comandante de la* Covadonga *para escapar con su buque hacia el sur, siendo perseguido en su huida por la fragata peruana. Esta persecución concluiría trágicamente horas más tarde en lo que se conoce como combate de Punta Gruesa, cuando nuestro buque encalló en un obstáculo submarino no señalado en las cartas y la nave contraria viró en redondo para cañonear a los sobrevivientes"* [5].

Perdida la *Independencia*, el teniente Gárezon es trasladado al *Huáscar*, para ocupar el puesto del teniente segundo Jorge Velarde, oficial de Señales y Derrota del buque insignia de la Primera División Naval, quien falleciera durante el combate en aguas de Iquique como se ha señalado. En efecto, luego de haberse ordenado al comandante More que procediera a embarcarse con los sobrevivientes de su buque en el transporte *Chalaco* para proseguir a Arica, el comandante de la Primera División Naval, Capitán de Navío Miguel Grau, informa al comandante general de Marina, contralmirante Antonio de la Haza, quien despachaba en el Callao, con oficio de fecha 7 de junio, que el teniente primero Pedro Gárezon y el teniente segundo Enrique Palacios, además de algunos tripulantes de la naufragada fragata, se les había destinado al *Huáscar*, por orden del director de la Guerra, general de división Mariano Ignacio Prado[6].

4 Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004., Tomo XI volumen 1. p. 155.

5 Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003. pp. 196, 197.

6 Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar*. Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977. p. 38.



Angamos, 8 de octubre de 1879

Cabría preguntarse qué hacía a más de mil kilómetros del teatro de operaciones marítimo –en un tiempo en que las comunicaciones a distancia se hacían a través de escuetos telegramas– el oficial de marina de mayor antigüedad en aquel momento, en vez de estar participando del planeamiento y de la toma de decisiones en el mismo puesto de comando del director de la Guerra.

Sin lugar a dudas, muchas debieron ser las experiencias y circunstancias que vivieron los marinos del *Huáscar* durante los extenuantes meses de campaña, donde hay que considerar además de la abnegación desplegada y el profesionalismo puesto a prueba real, las tensiones, la fatiga, a veces el desconcierto, o la nostalgia por la familia. De la rutina de a bordo y de las vivencias de la dotación poco se conocía hasta hace tres años, cuando fue obsequiada una reproducción del Diario de Bitácora del Monitor *Huáscar*, al entonces comandante general de la Marina, almirante Ricardo Arboccó Liceti, por el que en ese momento fuera comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante Miguel Ángel Vergara, en visita que la primera autoridad nombrada hizo al vecino país del sur. Este documento proporciona interesantes detalles de la vida a bordo del gran navío peruano.

Uno de los tantos hechos consignados en el historial, corresponde a la visita que hiciera a bordo del monitor, el almirante británico Algernon M. de Horsey, el 26 de julio de 1879. El teniente Gárezon, hallándose de guardia, registra la visita en la bitácora, estando el buque fondeado frente al puerto de Arica. Esta visita, que prácticamente no se conocía, es bastante significativa por la razón de que aquel almirante, quien había sido comandante

de las Fuerza Naval Británica en el Pacífico unos años antes, combatió al mando de un escuadrón de dos buques contra el Monitor *Huáscar* rebelde, en lo que se conoce como el combate naval de Pacocha, el 29 de mayo de 1877. Suponemos que el almirante inglés tenía mucho interés por conocer a un antiguo adversario que le había causado serias dificultades en el combate, y que le había valido duras críticas y hasta un proceso disciplinario en su país.

El *Huáscar* continuó el resto de la campaña, siguiendo la estrategia naval de la guerra del *corso*, hasta que le fue inevitable enfrentarse con la escuadra enemiga en batalla decisiva, pues en Punta Angamos, el miércoles 8 de octubre de 1879, se midieron por primera y última vez, los principales componentes de los poderes navales de ambas naciones. No es mi intención abundar sobre el mencionado hecho de armas, que por demás su estrategía es un interesante material de estudio respecto de la evolución de la táctica naval. Sin embargo, estimo conveniente recoger algunos testimonios e impresiones de aquel punto culminante para el desarrollo de la guerra en el mar que significó Angamos. En primer término, el del propio Almirante Gárezon, en un memorándum escrito el 4 de setiembre de 1890, referente a la ubicación de los restos del Gran almirante, dice lo siguiente:

"Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, sólo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero .Eso fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde ...Como el teniente Goñi –oficial chileno– se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro Contralmirante; el llamó a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote".

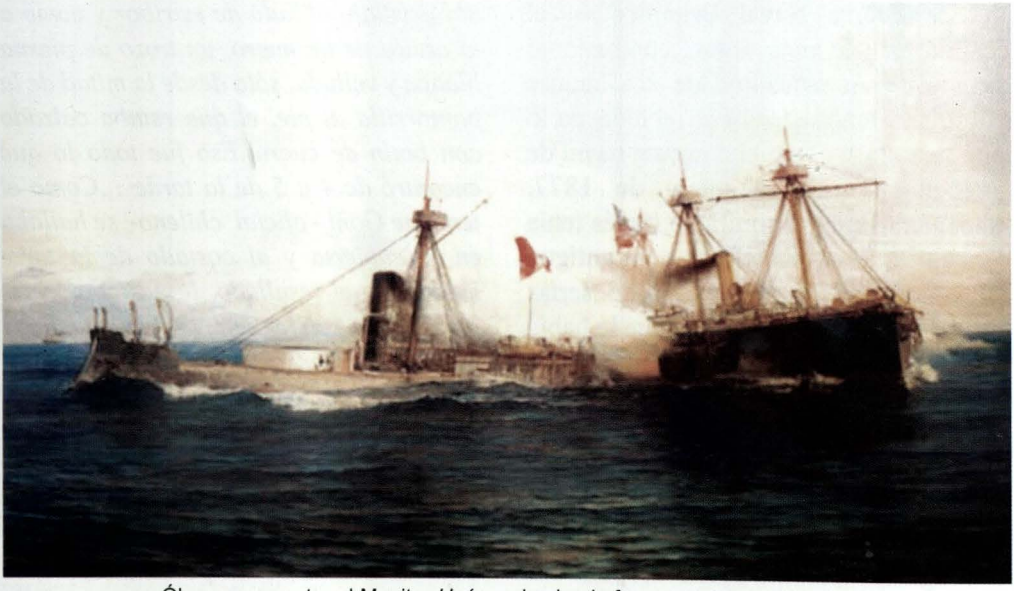
Más adelante detalla:

"Al entrar en combate el Contralmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletot de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de capitán de navío, ***calada la gorra*** *con placa y calzaba botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcíbar, quien se cuenta entre los héroes del combate que perdieron la vida poco antes de entrar en combate. El Contralmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de Contralmirante"*[7].

En la carta que cito al inició de este artículo dirigida a una revista parisién en 1923, respecto de las características del enfrentamiento entre blindados, Gárezon recuerda:

"El Cochrane, uno de los seis buques enemigos, fue el que más estrechó su distancia, que llegó hasta cien metros cuan-

7 A corta distancia.



Óleo que muestra al Monitor *Huáscar* haciendo fuego contra el *Cochrane*

do el Huáscar *lo atacó con su débil espolón, lo que evitó hábilmente el comandante Latorre, maniobrando con sus dos hélices librando el choque. Puede decirse que este combate fue a toca penoles** ".*

Prisionero sobre la cubierta de su buque, el Comandante del *Huáscar* aclara al oficial enemigo que toma posesión del Insignia peruano, que el pabellón bicolor no ha sido arriado en ningún momento, con lo que estaba dejando claro que el *Huáscar* no se había rendido. Su captura se debió a la imposibilidad material de continuar su defensa. En su carta de rectificación al general francés, el contralmirante Gárezon dice lo siguiente:

"En mi carácter de oficial de Derrota del Huáscar, y último comandante en Angamos, no puedo dejar de protestar en lo que se refiere al Pabellón; pues yo y los tres oficiales de guerra que me acompañaron hasta los últimos momentos resolvimos sucumbir hundiendo la nave antes que rendirnos. No cabía ningún otro proceder después de los ejemplos de heroísmo que nos legaron, el Almirante Grau, el Segundo Comandante Elías Aguirre y los oficiales que sucedieron en el mando del Huáscar".

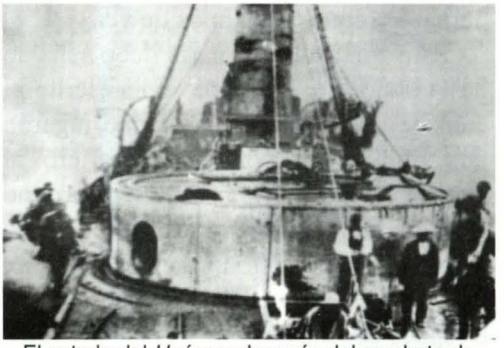
Cabe destacar que en los últimos tiempos algunas páginas *web* recogen versiones y testimonios de la Guerra del Pacífico entre los que destaca una carta del médico del *Cochrane*, Rodolfo Serrano, hermano del teniente Serrano, quien muriera en la cubierta del *Huáscar* al lado del valeroso capitán Prat, frente a Iquique. Este médico que atendió a

* A corta distancia.

Enrique Palacios ya moribundo, cuestiona el valor de los oficiales a los cuales el hierro enemigo no logró alcanzar, entre ellos a Carvajal y a Gárezon. La carta va dirigida a Benjamín Vicuña MacKenna (1831 - 1886), destacado político e historiador chileno, amigo personal del fundador del civilismo, Manuel Pardo y del propio Grau.

Vicuña publicó una obra sobre la campaña de Tarapacá al año siguiente del combate, habiendo incluso tenido la oportunidad de entrevistar a algunos de los prisioneros peruanos que dotaron el Monitor la gloriosa mañana del 8 de octubre. Respecto a la conducta del Gran Almirante y de los Oficiales de dotación consigna:

"Los oficiales superiores del fiero monitor desplegaron indisputable bizarría, y de ella dieron generoso e instantáneo testimonio sus propios vencedores. Fue sobre todas digna de alabanza la conducta del capitán Aguirre, más sinceramente llorado por sus compañeros de armas que el valeroso pero a veces adusto contralmirante Grau, y así mismo se encomió con particular elogio por los nuestros el heroísmo del teniente Palacios, en el cual la estirpe chilena no constituía privilegio de bravura, porque en todo suelo saben cobrar aliento almas de suyo levantadas... Pero la pérdida de mayor dolor y trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente y con justicia Chile, fue la del noble capitán que había sido el más asiduo y el más esforzado adversario de nuestras armas pero que no había consentido jamás en marcharse con un acto de cobardía, menos aún con una sombra de inhumanidad, porque los que le hacen reproche de su conducta en Iquique olvidan las terribles circunstancias de guerra y de presión en que en tal caso se hallara".



El estado del *Huáscar* después del combate de Angamos. Vista de la torre giratoria.

Sobre Gárezon, el historiador chileno dice que *cupo el mando del desmantelado barco al teniente don Pedro Gárezon, mozo al parecer bravo, pero al parecer, jactancioso.*

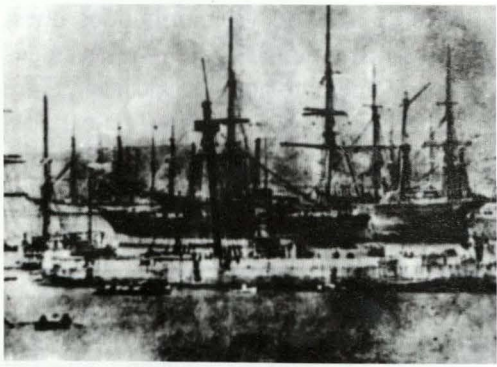
Debo añadir que para analizar las versiones dadas por aquel médico, muchas de ellas inexactas, debe considerarse que su hermano había sido muerto por los marinos enemigos que tuvo que atender en Angamos, por tanto es evidente la poca simpatía que tenía hacia la Marina enemiga, lo cual hace que su carta del 19 de marzo de 1880, y sobre todo por la cercanía a la pérdida del familiar, sea poco objetiva para el estudio de los hechos, en lo que se refiere al drama humano, más que a la táctica empleada y los resultados obtenidos, tanto es así que el propio Vicuña no los considera al emitir sus juicios sobre los combatientes

peruanos, como acabamos de ver.

Para finalizar esta parte debo señalar, hasta donde sé, que nada se ha escrito ni considerado sobre el papel que jugaron dos oficiales a bordo. Me refiero al capitán de infantería Mariano Bustamante Mantilla y al capitán de la Columna Constitución, Manuel Arellano.

Después de Angamos

Conducido prisionero a Chile, Gárezon permaneció en el pueblo de San Bernardo poco más de tres meses hasta que es canjeado y regresa a Lima los primeros días de 1880. A los diez días de hallarse en esa condición, es ascendido a teniente primero efectivo. Un mes después se le emitía el despacho de capitán de corbeta. Incorporado a filas es destinado al transporte *Oroya* como segundo comandante y luego al monitor *Atahualpa* con el mismo cargo a órdenes del capitán de navío graduado Juan José Raygada Oyarzábal. A bordo de esta unidad, el comandante Gárezon se cuenta entre los defensores del puerto del Callao hasta que por decisión de la Superioridad, encabezada por aquellos días por el veterano capitán de navío Manuel Villar, los restos de la Escuadra nacional son hundidos al norte del primer puerto del país, evitando así que estas unidades cayesen en manos del enemigo que acababa de vencer a las fuerzas militares que defendieron Lima, el 15 de enero de 1881 en los campos de Miraflores. En medio del caos que se vivía en Lima y en el Callao, el monitor



Estado en que arribó a Valparaíso el Monitor *Huáscar* después del combate de Angamos

Atahualpa se fue a pique. Los restos de esta unidad aún no han sido encontrados.

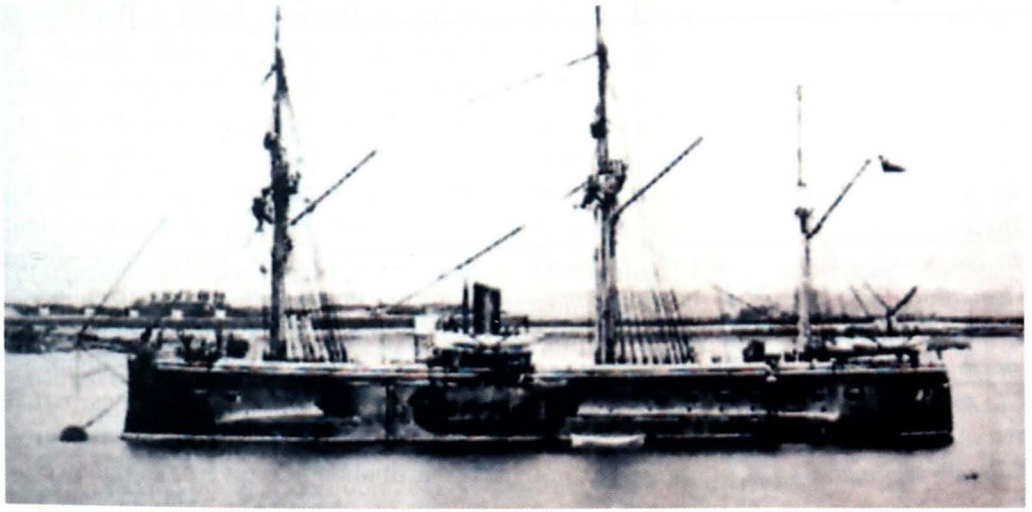
El comandante Gárezon queda sin colocación durante los primeros días de la ocupación. Poco después participa en la elección del presidente provisorio de la República, luego de la huida de Piérola al interior del país, cargo que recaería en el jurista Francisco García Calderón, reconocido miembro del civilismo, luego de ser elegido por votación en asamblea de ciento catorce ciudadanos, entre los que figuraba Pedro Gárezon, cuya acta tiene fecha 22 de febrero de 1881[8]. En marzo de ese año es nombrado edecán del Presidente de la República, cuyo gobierno despacha en la Magdalena, a las afueras de Lima. Tras la caída de este régimen, y la detención de García Calderón por las autoridades enemigas que controlaban la capital, por negarse a firmar la paz con cesión territorial, el capitán de corbeta Pedro Gárezon se ofrece voluntariamente para acompañar al presidente García Calderón en su

8 García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio*. Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949. p. 35

destierro. A los pocos días Gárezon se embarca en el blindado *Cochrane*, con el mandatario, y con su canciller, el doctor Manuel María Gálvez, hermano del héroe de 1866. Era el 7 de noviembre de 1881. Aquel marino volvía a convertirse en prisionero del enemigo, esta vez por voluntad propia. Al respecto García Calderón en sus *Memorias del Cautiverio* refiere lo siguiente:

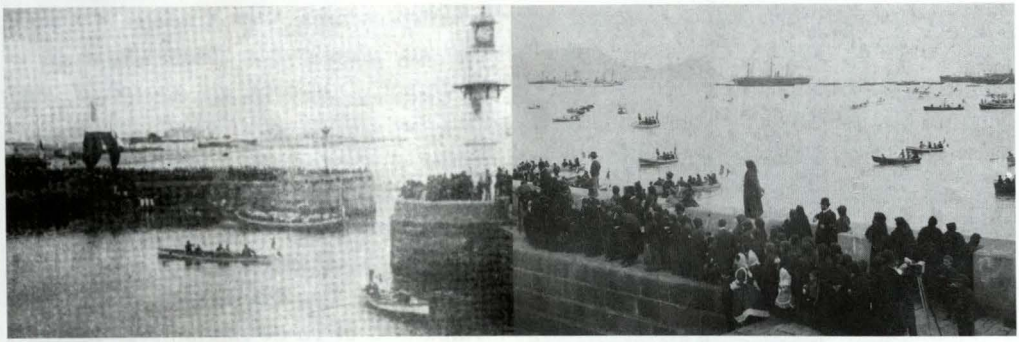
"Durante este plazo, los que habían sido mis edecanes, tuvieron la amabilidad de exigirme que eligiera uno de ellos para que me acompañara en el destierro; y cuando más embarazoso me hallaba para hacer esta elección, el comandante d. Pedro Gárezon se presentó a bordo con su equipaje, provisto de la orden correspondiente del Cuartel General chileno, para que se le recibiese en el Cochrane. *Con esto, me ahorré la pena de tener que elegir una de varias personas a quienes se estima igualmente, desairando a las demás"*[9].

Ese mismo día zarpan hacia Pisco donde debían transbordar al transporte *Chile.* Los tres personajes llegarían a Valparaíso el 16 de noviembre. Gárezon acompañó varios meses al presidente cautivo en territorio enemigo. Obligado a apartarse del presidente, en enero de 1883, el comandante Gárezon regresa al Perú, y se incorpora al gobierno del contralmirante Lizardo Montero, quien en su condición de Primer Vicepresidente de la República, tiene a su cargo el Poder



Blindando *Blanco Encalada*, una de las dos unidades que constituian el cimiento del poder naval al que debió enfrentar el Gran Almirante Grau y su buque. Llevaba el nombre del Vicealmirante Manuel Blanco Encalda (1790-1876), marino de origen argentino que sirvió tanto en la Armada del Perú como en la de Chile, en los primeros tiempos republicanos. Llego a ser presidente de Chile y comandó una de las expediciones que enviara el vecino país del sur con la finalidad de acabar la primera guerra en la que ambos países se enfrentaron, la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

9 Ídem. pp. 91, 92



Imágenes del Muelle de Guerra del Callao, 1ro. de setiembre de 1889. En ellas se aprecia al pueblo de Lima esperando el desembarco de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico repatriados.

Ejecutivo en reemplazo de García Calderón. Sobre este punto, el mandatario secuestrado por el invasor recuerda que, ante su negativa de aceptar la paz, el enemigo lo presionó con hostilidades, tales como enviarlo a un lugar indigno para un Presidente de la República, en una población llamada Quillota y luego le quitó a su edecán:

"El señor Gálvez apreciando con seriedad lo que nos pasaba, no pudo menos que formular grave censura contra los autores de tanta vejación; y el bravo Comandante Gárezon hubiera destruido a cañonazos nuestro "precioso" alojamiento si hubiera tenido la posibilidad de hacerlo... la orden que se dio al Comandante Gàrezon de separarse de mí y salir de Chile, o constituirse prisionero en Chillán, lugar de confinamiento de varios peruanos".

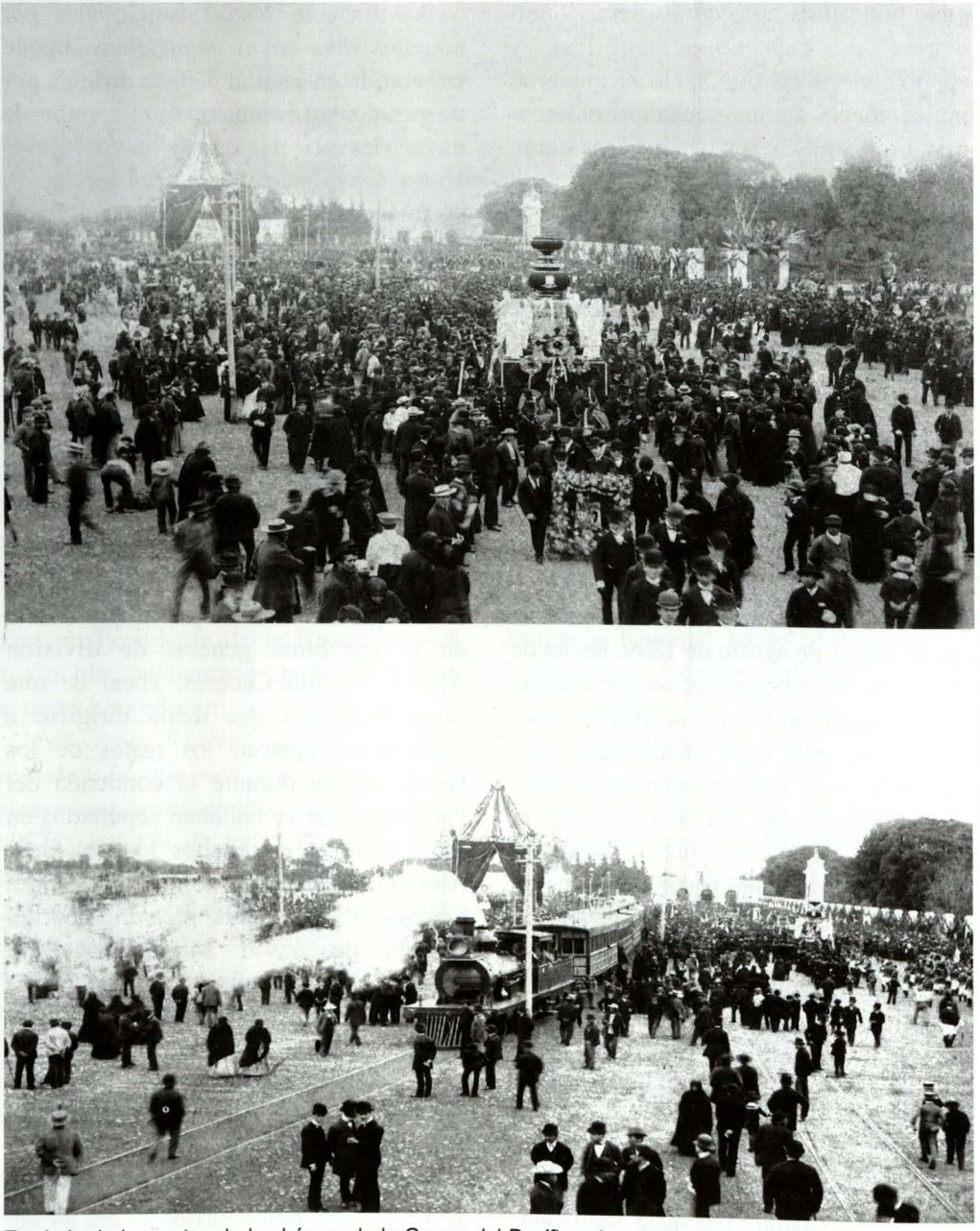
Poco después, Gárezon es elegido diputado por Lima en la legislatura convocada en Arequipa por el presidente Montero, representación que ejerce hasta julio, en que es nombrado Ayudante de Campo del Contralmirante, desempeñándose como tal hasta el 22 de septiembre de 1883 en que queda sin colocación. Desde el 8 de octubre de ese año es capitán de fragata efectivo.

Luego de ser nombrado Interventor Fiscal en Chucuito en julio de1884, se le destina a Panamá, luego a Burdeos, y finalmente a Francia -entre febrero de 1885 y octubre de 1888- para cumplir misiones diplomáticas como cónsul general del Perú en los citados países. Estando aún en Europa, es nombrado segundo comandante del crucero *Lima (*ex *Sócrates),* el mismo que fuera adquirido por colecta nacional realizada en 1879, luego de la pérdida del glorioso monitor, unidad que debió de llamarse *Almirante Grau* y llegar a costas peruanas durante el transcurso de la guerra, con la finalidad de revertir el balance de fuerzas en el mar. Cabe preguntarse por qué este buque no llevó el nombre del Gran Almirante, aun cuando esa fue una de las consideraciones iniciales de la Junta Patriótica que gestó su adquisición. El crucero o cañonera *Lima*, como se le llamaba indistintamente, estuvo embar-

gado por varios años en astilleros londinenses por cuestiones políticas y económicas a las que apeló el gobierno inglés luego de los reclamos chilenos para no permitirle participar en la Guerra del Pacífico, junto con su gemelo el ex *Diógenes,* al cual se le llamaría *Callao.*

Como el gobierno dispusiera el embarque de solo tres oficiales subalternos para esta primera unidad de combate de la Marina de la postguerra, el capitán de fragata Gárezon además del cargo al que fue designado hubo de desempeñarse como oficial de guardia en la mar y hasta de comandante, ya que durante la travesía hacia el Callao, el capitán de navío Ruperto Alzamora, comandante de la unidad estuvo enfermo. Este buque, fondearía en el primer puerto del país, la noche del 31 de agosto de 1889, hecho de trascendental importancia, porque además de representar un motivo de alegría inusitado en un país cuya moral había sido socabada por la derrota, significó el lento resurgimiento del poder naval de la República. Gárezon fue Segundo Comandante del *Lima* hasta los primeros días de setiembre de 1889, cuando el Mayor de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao, máxima autoridad de la Armada después del Director de Marina, le comunicó oficialmente su cambio de colocación a la Escuela Naval, como secretario, bibliotecario y profesor. Es relevado en el cargo por un antiguo compañero de la guerra y sobreviviente como él de Angamos, Gervasio Santillana, quien había sido recientemente ascendido a capitán de corbeta.

La Escuela Naval funcionaba por aquellos días en el vapor *Perú,* buque convertido en pontón. Estaba dirigida por un prestigioso profesional, el capitán de navío Gregorio Casanova, cuyo valioso aporte sirvió para impulsar la formación de los primeros jóvenes que después de la guerra decidieron unir sus destinos a los de nuestra Institución, en época tan dura y de tan escasos medios materiales. Esta labor de reconstrucción, a la que contribuyó Gárezon directamente, además de difícil y ardua, es sin duda la actividad más trascendente en la Marina de Guerra de aquel período, que concluiría con la llegada de los nuevos cruceros en 1907. Un año después, el 10 de junio de 1890, Pedro Gárezon es nombrado por resolución suprema firmada por el presidente de la república general de división Andrés Avelino Cáceres, vocal de una Junta Patriótica que debía dirigirse a Chile para repatriar los restos de los héroes caídos durante la contienda del Pacífico y que se hallaban sepultados en suelo chileno, entre ellos los del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario. Esta junta presidida por el capitán de navío Manuel Melitón Carvajal, figura memorable de nuestra Armada y también héroe de Angamos, zarpó hacia Valparaíso a bordo del crucero *Lima,* una vez acordada la repatriación de los restos de nuestros combatientes. El crucero peruano se hace a la mar el 24 de junio de 1890, en demanda de Valparaíso, donde arribo el día 24 del mismo mes. Al término de esta importante comisión, el *Lima* fondeó frente al



Traslado de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico al cementerio general de Lima. En ambas imágenes se puede apreciar la multitudinaria participación en este hecho trascendental de nuestra historia, del pueblo de Lima. En este acontecimiento el entonces capitán de fragata Pedro Gárezon jugó un importante papel.

Callao, el 14 de julio de ese año. Al arribo de los buques en comisión, se realizaron imponentes actos solemnes para el traslado de los restos de los héroes nacionales al Cementerio General, habiéndose declarado duelo nacional por dos días[10].

Poco después, el comandante Gárezon parte por segunda vez en misión diplomática a Europa, habiendo sido nombrado cónsul en Burdeos, para posteriormente cumplir funciones de cónsul en Génova, Italia. Vuelve a filas el 12 de noviembre de 1899, como Vocal de la Junta Calificadora de Marina, luego es designado Vocal de la Junta Superior de Marina y posteriormente, en agosto de 1900, es nombrado Jefe Encargado del crucero *Lima* que, por aquellos días, se hallaba convertido en pontón por haber quedado inoperativas sus máquinas, disponiéndose el retiro de la artillería de a bordo[11]. Este hecho lamentable se suscitó pese a los constantes informes que elevase al gobierno la Comandancia General de la Escuadra para que se asignasen los fondos necesarios para recuperar a la unidad.

Estando nuevamente sin colocación y luego en la condición de indefinido, lo que hoy definiríamos como sin empleo, es llamado al servicio para desempeñarse interinamente como Director de la Escuela Naval el 8 de noviembre de 1902, en reemplazo del contralmirante Manuel Villavicencio Freyre, quien había sido nombrado por el presidente Eduardo López de Romaña, Ministro de Guerra y Marina. Nada fácil debió de haber sido el reto que significaba asumir un cargo de esa responsabilidad en una época llena de tantas dificultades y limitaciones, como lo fue el proceso lento de resurgimiento institucional. Mantener la disciplina y la voluntad de sacrificio en una Armada que luchaba por su supervivencia, y que a duras penas podía ofrecer a la juventud peruana unas cuantas unidades -en realidad todas era mercantes artillados excepto la *Lima*- para ejercer aquella noble profesión destinada a salvaguardar la patria en el mar, que además contaba con muy escasos empleos y con paga exigua, seguramente fue una tarea ardua y complicada.

Y así fue. Los problemas para Gárezon se iniciaron nada menos que con su segundo, el teniente primero Lizardo Reyes, oficial indisciplinado, quien según un informe del propio Gárezon, se atrevía a desobedecer las órdenes del prestigioso jefe, al punto de expresarse a menudo y públicamente en la cámara de oficiales en contra del director, incluso llegaría a calificar de "sainetes de ópera bufa", a unos ejercicios de fuego que Gárezon mando practicar a los alumnos de acuerdo al Reglamento y que aquel ordenó que se suspendieran. Enterado Gárezon, lo arresta, y basándose en el Reglamento de la Escuela Naval lo suspende, previo enfrentamiento. Luego,

10 Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000. p. 59

11 Ídem, p. 63

informa al escalón superior, que en ese momento recaía en el capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar, Director de Marina del ministerio respectivo. Este jefe, con quien Gárezon tenía viejas diferencias desde tiempos de la guerra, lejos de aprobar el proceder del director de la Escuela Naval, a favor de la disciplina interna, ordenó la reposición del oficial en su puesto. Gárezon acató, pero las diferencias continuaron, sin que el director lograse obtener la separación del indisciplinado oficial de la Escuela Naval.

A mediados de diciembre de 1903, Gárezon presenta su renuncia, siendo nombrado para relevarlo el capitán de navío Toribio Raygada. Durante la gestión del ultimo comandante del *Huáscar*, se puso énfasis en la disciplina y en el mejoramiento pedagógico de la instrucción en la Escuela Naval. Sus ideas para mejorar la instrucción en la Escuela Naval se pueden apreciar en la memoria que presentara al Ministro de Guerra y Marina a través de la Dirección de Marina, en febrero de 1903. En ella el capitán de fragata Pedro Gárezon recomienda al gobierno que se continúen con los viajes de instrucción para los alumnos que han terminado el programa de la Escuela, para lo cual consideraba que al embarcarse debían de llevar un diario de navegación donde dejasen constancia de sus trabajos hechos durante la navegación, y que servirían después para la respectiva evaluación. El alumno, según su idea, tendría que consignar también sus apreciaciones científicas relativas al viaje y sus circunstancias. Gárezon pensaba también que al arribar a puerto extranjero, los alumnos, ayudados por los cónsules respectivos debían de visitar los establecimientos científicos y los astilleros. Asimismo, recomendaba que el más caracterizado de los alumnos llevase el encargo de buscar y comprar libros para la biblioteca de la Escuela.

Por otro lado, lamentando la falta de un buque escuela, el comandante Gárezon recomienda que el resto de alumnos se embarque en las barcas que hacían cabotaje en nuestro litoral, con la directa supervisión de los oficiales de dotación de la Escuela. Según el último comandante del *Huáscar*, no debía escatimarse esfuerzos en conseguir que al egresar los alumnos de la Escuela Naval lo hiciesen con la mayor suma de conocimientos posibles, puesto que *serán oficiales en quienes el Perú podrá confiar su Pabellón que llevarán con todo acierto de un mar a otro, de poniente a oriente, y sabrán hacerlo respetar.*

A reglón seguido, el héroe de Angamos nos lega un mensaje que debemos tener siempre presente, producto de haber vivido en carne propia la escasez de material en tiempos de guerra: "*Sensible que ahora no haya los buques suficientes, ni las condiciones necesarias; pero no debemos desmayar en tener siempre Oficiales instruidos. Los buques se compran, el personal necesita tiempo que no se puede comprar para formarlo y educarlo*".

Otro aspecto importante mencionado por Pedro Gárezon es, reiterarnos, la disciplina y el apego al reglamento, que él profesaba y que había sido una constante

en el proceder de su antiguo Comandante en el monitor *Huáscar*, el otrora Capitán de Navío Miguel Grau. Escribe el director de la Escuela Naval que *"la disciplina es la base de toda institución, sobre todo de las marinas militares, por lo tanto, tolerar faltas disciplinarias, por insignificantes que ellas sean, es autorizar que se cometan mayores"*.

Entre los que fueron alumnos de la Escuela Naval durante la gestión del comandante Gárezon, destacan Tomás Pizarro Rojas, Alejandro Vinces Ubillús, Héctor Mercado Silva, Carlos Rotalde Gonzales del Valle y Federico Díaz Dulanto, más tarde distinguidos oficiales almirantes, a quienes tocaría cumplir importantes roles en la Armada del Perú de la primera mitad del siglo pasado.

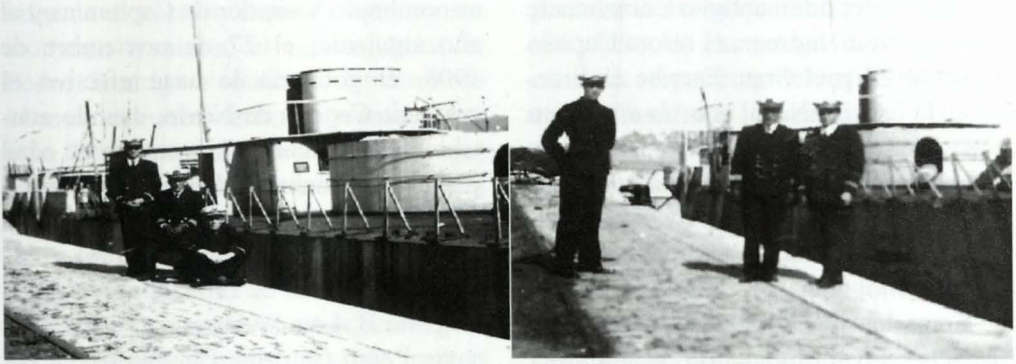
Por más de un año Gárezon queda sin colocación, hasta que en febrero de 1905 es nombrado Visitador de Capitanías y al año siguiente, el 27 de noviembre de 1906, el gobierno le hace efectivo el grado de Capitán de Navío, cuando contaba con cincuenta y cinco años de edad y se desempeñaba desde pocos días antes, como vocal del Consejo de Oficiales Generales.

El 2 de marzo de 1909, el gobierno de Augusto B. Leguía designa al capitán de navío Pedro Gárezon, Capitán de Puerto del Callao y Comandante Principal de Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao. Este último cargo estaba contemplado en el Título V del Reglamento que regía a la Marina de Guerra por aquel entonces (Reglamento de la Marina Militar: 1890) y que se constituía en una suerte de lo que hoy se denomina Jefatura de Distrito de Capitanías. Así mismo, de acuerdo a la





Elvira Paz Soldán y Martines, esposa del contralmirante Pedro Gárezon,



Esta fotografía nos muestra a oficiales peruanos junto al monitor *Huáscar* cautivo en Talcahuano, Chile, presumiblemente durante la primera visita que realizara la Escuadra nacional después de la Guerra del Pacífico, durante el crucero de verano en 1930.

resolución de nombramiento, se le otorgaba al capitán de puerto del Callao, el mando de la Escuadra Nacional. En esa época no todos los cargos contemplados en el Reglamento estaban dotados, como era el caso de los comandantes generales de Departamento Marítimo, y no existía un mando institucional unificado, puesto que este recaía directamente en el propio ministro de Guerra y Marina. Este Comando General debía ser ejercido por un capitán de navío, su ámbito de acción abarcaba el estamento naval terrestre y el área administrativa, y entre otras funciones debía coordinar con el comandante general de la Escuadra la posesión del cargo cuando el gobierno dispusiese su nombramiento. No existía subordinación de un cargo con el otro, pudiendo ser designado Comandante General de la Escuadra un contralmirante o un capitán de navío.

Al no estar activos los cargos antes mencionados, el confiado al comandante Gárezon era en ese momento el más importante a nivel institucional. Mencionamos estos aspectos organizacionales, porque su desconocimiento dio lugar a una situación enojosa que tuvo que afrontar Gárezon a poco de asumir su comando.

Como se ha dicho, el gobierno otorgó a Gárezon el mando de la Escuadra y además en la resolución respectiva se establecía que los comandantes de los buques quedaban subordinados a su autoridad, tal como se puede leer en el Libro de Registro de la Dirección de Marina de aquel año. Adicionalmente, se le subordinó al Mayor de Órdenes del Callao –suerte de Jefe de Estado Mayor– cargo que según el Reglamento dependía del Comandante General del Departamento Marítimo.

A pesar de subordinarle las unidades de la Escuadra, el gobierno no lo nombró Comandante General de la Escuadra. Esta extraña omisión, hecha por el gobierno, cuyo ministro de Guerra y Marina era el capitán de navío Juan

Manuel Ontaneda, sería tomada como excusa por los comandantes de los buques de la Escuadra para negarse a rendirle honores a su insignia, en una abierta indisciplina que causó un problema serio al interior de la Marina y que trascendió las fronteras institucionales.

En efecto, el comandante general de la Escuadra, en los hechos, capitán de Navío Pedro Gárezon, mediante Orden del Día de fecha 24 de marzo comunicó a la Escuadra que pasaría una inspección con la finalidad de enterarse de su estado actual. La inspección debía de realizarse el día 14. En el documento mencionado, se detallan todos los aspectos relativos a la inspección, que iban desde la comunicación al primer buque a ser inspeccionado un día antes, el uniforme a usarse, la secuencia del saludo, hasta la ubicación de las lanchas. Poco después el capitán de navío con mando de la Escuadra, postergó para el día 21 la inspección a fin de dar un mayor tiempo para que a bordo practicasen todos los ejercicios que se iban a evaluar.

El día 21 de abril, se embarcó en su lancha con insignia de Comandante General de la Escuadra en los hechos. Al atracar al portalón del *Almirante Grau,* no fue recibido con los honores a su insignia que el ceremonial naval establecía. Gárezon llamó la atención al comandante capitán de fragata Numa León, reclamándole por la omisión. El comandante del buque se excusó sosteniendo que de acuerdo al reglamento y por carecer Gárezon de nombramiento de Comandante General, no le correspondían los honores que se le exigían. Sin embargo, Gárezon tenía el mando de la Escuadra y de acuerdo al artículo 788 del referido Reglamento, este disponía que le correspondía honores al Capitán de Navío con mando de Escuadra o División igual que al Contralmirante con mando subordinado, por lo tanto saludo de cañón de 11 salvas.

De inmediato el capitán de navío Gárezon dispuso reunir a todos los comandantes de las otras unidades fondeadas en la bahía (*Coronel Bolognesi,* crucero *Lima y* transporte *Iquitos)* para comunicarles que la inspección se posponía para el día siguiente, y que esperaba que su insignia recibiese los honores que a su alto cargo le correspondían, y que adicionalmente gestionaría ante el gobierno la oficialización del nombramiento de Comandante General, que para los efectos era un formulismo puesto que aquel ya le había otorgado el mando de la Escuadra, tal como lo consigna incluso al momento de otorgarle el ascenso a Contralmirante al año siguiente, como veremos más adelante, al considerar en sus servicios prestados la Comandancia de las Milicias Navales con mando de la Escuadra.

Al día siguiente, el jefe de la Escuadra se embarcó en su lancha, y al atracar al *Iquitos* nuevamente no se le rindieron los honores respectivos. Para ese momento, tal como menciona en su informe el comandante del crucero *Coronel Bolognesi* capitán de fragata Pedro Buenaño, la prensa ya se había enterado



Don Pedro Gárezon Thomas en la época en que fuera ascendido a contralmirante

del incidente previo. En el portalón del *Iquitos* lo recibe el teniente primero Manuel Clavero, puesto que el comandante, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres y su segundo no se hallaban a bordo. Gárezon, que no se andaba con contemplaciones y era de carácter enérgico, destituyó en el acto a los comandantes de las unidades, y se los hizo saber a todos los oficiales de las respectivas dotaciones que le estaban subordinadas, les comunicó su arresto oficialmente con memorándum a cada comandante y, finalmente, comunicó al gobierno su decisión. Este proceder en un momento fue aprobado por el Ministro, pero posteriormente, por las diferentes presiones, el gobierno terminó por desaprobar lo resuelto por el jefe de la Escuadra con resolución del 24 de abril. En respuesta, el veterano jefe presentó su renuncia el día 26. Como refiere Basadre, el ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, hubo de renunciar al puesto por "delicadeza". Ya que era menos antiguo que aquel veterano de Angamos.

En este incidente la prensa hizo escarnio del asunto, como es el caso de la revista *Variedades* que en su editorial del 1° de mayo, atacó tanto al ministro como al comandante Gárezon, en defensa de los comandantes de los buques [12].

En 1910 el Congreso lo ascendió a la clase de Contralmirante, a propuesta del gobierno, por esos días a cargo de Augusto B. Leguia, cuando contaba con cincuenta y nueve años de edad y se desempeñaba como Prefecto del departamento de Lima. Al respecto, la Comisión de Marina, en su dictamen[13], evalúa su larga foja de servicios que alcanza los cuarenta y tres años de servicios efectivos a la Nación, mencionando los cargos desempeñados por el citado oficial superior a lo largo de su carrera. El documento finaliza en los siguientes términos:

"Las remarcables condiciones de tan prestigioso jefe de nuestra Marina de Guerra y su brillante actuación, principalmente en la guerra del Pacifico, justifican ampliamente, en concepto de vuestra comisión, el ascenso para que ha sido propuesto, por lo que creo de su deber proponer que aprobaréis el siguiente proyecto de resolución legislativa:

Excelentísimo Señor.- El Congreso en uso de la atribución contenida en el inciso 13avo del art 59 de la Constitución, ha resuelto aprobar la propuesta de V:E para el ascenso a la clase de Contralmirante, del Capitán de Navío efectivo don Pedro Gárezon".

El almirante Gárezon, después de su breve y accidentado paso al frente de la Comandancia Principal de Milicias Navales, no volvería a ocupar cargo en la Marina, pasando al retiro en mayo de 1915. En efecto, por Decreto Supremo de fecha 31 de mayo del mencionado año, se pasa al retiro por límite de edad a los contralmirantes Manuel Villavicencio, Manuel Melitón Carvajal, Toribio Rasgada y Pedro Gárezon, así como a los

12 Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.

13 Archivo Histórico de Marina. Dictamen de la Comisión de Marina, 21 de octubre de 1910.

capitanes de navío Juan Bautista Cobián, Nicanor Asín, Ramón Sánchez Carrión y Eduardo Hidalgo. Posteriormente, durante el oncenio de Leguía, Villavicencio y Carvajal fueron ascendidos a vicealmirantes en reconocimiento a sus servicios prestados al país tanto en la guerra como en la paz. Cobián también sería ascendido a contralmirante. Al momento de la formalización de su retiro, Gárezon se encontraba en Europa a donde había viajado el año anterior para restablecer su salud, tal como figura en la resolución suprema de autorización, con fecha 5 de mayo. Viviría varios años en Valencia, España, llegando a representar al Perú en varios certámenes científicos internacionales como la Conferencia Hidrográfica Internacional en Londres, en el año 1923.

Apuntes finales

El contralmirante Gárezon había nacido en Lima el 23 de febrero de 1851, hijo de Pedro Celestino Gárezon y de María Thomas, distinguida dama que falleciera en 1889[14]. Estuvo casado con Elvira Paz Soldán y Rivero y tuvo una hija que fue bautizada con el nombre de su madre, tal como anota el doctor José Agustín de la Puente Candamo en su biografía del Gran Almirante Grau[15].

El doctor De la Puente afirma que el suegro de Gárezon fue el jurista José Gregorio Paz Soldán (1808-1875), distinguido hombre público que fuera Canciller de Castilla, de Echenique y de San Román. El matrimonio, cuya fecha no figura en su legajo personal, debió realizarse después del 15 de mayo 1898, fecha en que siendo capitán de fragata firma su ficha de servicios prestados, consignando su soltería. Sin embargo en la recopilación de Guillermo Ugarte Chamorro, que citamos, manifiesta que Pedro L. Gárezon casó con la dama limeña Elvira Paz Soldán, pero que no dejó descendencia[16]. Por otro lado, en una biografía de don José Gregorio Paz Soldán, publicada por uno de sus nietos en 1908, año del centenario de su nacimiento, y reeditada en 1964, Carlos Enrique Paz Soldán afirma que su abuela doña Mercedes Martínez había casado con José Gregorio Paz Soldán y Ureta[17]. Existiendo este dato, podría ser que estemos ante otra Elvira, ya que en aquella época eran comunes los matrimonios entre parentescos cercanos, lo cual se presta para confusiones al momento de establecer genealogías, por lo que la segunda versión de las nombradas sería a mi parecer la que más se ajusta a la realidad.

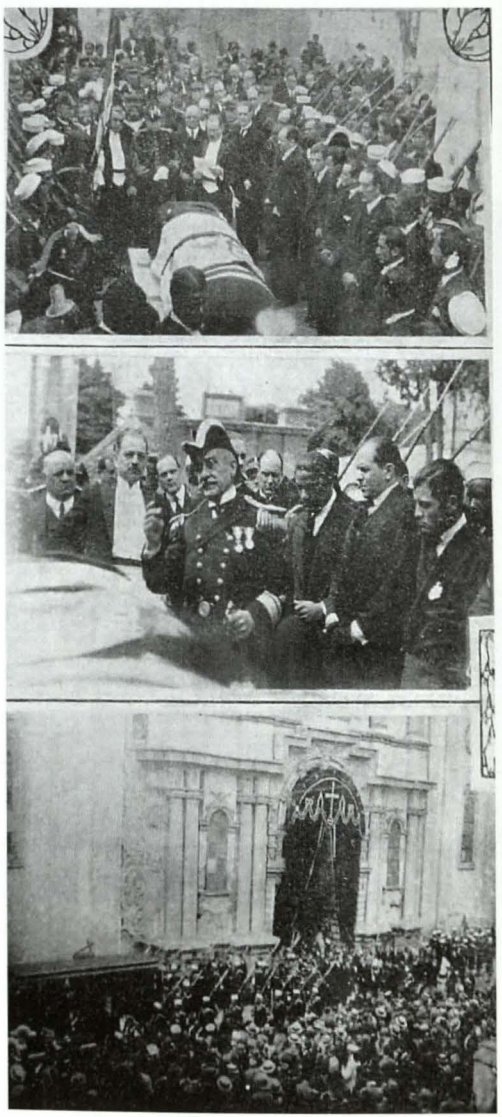
Al día siguiente de su fallecimiento, acaecido la noche del 27 de mayo, cuando contaba con setenta y seis años de edad, mediante decreto supremo firmado

14 Revista *El Perú Ilustrado*. Lima, 1889, pág. 1231.

15 De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau*. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003. p. 404.

16 Ugarte Chamorro, Guillermo. (Compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar*. Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984. p. 106.

17 Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán*. Editorial Ausonia. Lima, 1964. p. 71.



Funerales del contralmirante Pedro Gárezon Thomas, finales de mayo de 1927. Correspondió al contralmirante Federico Sotomayor, sobreviviente de Angamos, dar el discurso fúnebre en representación de la Marina.

por el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio y rubricado por el presidente Leguía, se dispone que se dieran honores fúnebres de Ministro de Marina a don Pedro Gárezon[18]. El contralmirante Federico Sotomayor (1862-1940), uno de los últimos sobrevivientes de la dotación del glorioso monitor –asistió al combate como Aspirante de Marina– tuvo la responsabilidad de despedir en nombre de la Armada del Perú, al que fuera una de las figuras navales más importantes de su tiempo. Afirma una de las revistas de actualidad de la época, que la ceremonia en el Presbítero Maestro de Lima fue imponente, ya que el pueblo limeño, en nombre del pueblo peruano, despidió conmovido a quien había sido el último comandante del *Huáscar* legendario[19].

Años más tarde, durante el gobierno de José Luis Bastamente y Rivero, por Resolución Legislativa del Congreso de la República del 30 de noviembre de 1945, sus restos fueron llevados a la Cripta de los Héroes, donde actualmente reposan[20].

El contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del *Huáscar*, perteneció a una generación de oficiales, a quienes, siendo bastante jóvenes, los sorprendió la guerra en condiciones muy adversas. Algunos de ellos no volverían al Callao. Los que siguieron en el servicio después de la firma de la paz tuvieron que afrontar la dura tarea de reconstruir la Institución, primero en apoyo de sus superiores y después asumiendo ellos mismos esa responsabilidad durante las décadas que aquella empresa tardaría. Muchos, como Gárezon, lo hicieron con patriotismo y dedicación admirables. Tuvieron además que salirle al paso a las limitaciones materiales. La más sensible evidentemente fue la falta de buques de guerra para continuar avanzando en la carrera. Para muchos esta se vio limitada considerablemente, al punto que durante prolongados períodos tuviesen que ausentarse del servicio activo, al no haber empleo para todos, para ser destinados a otras reparticiones del sector público o simplemente remitirse a la vida civil. La carrera entonces se volvió considerablemente irregular. Ya retirada esta generación del servicio y sin duda gracias a su concurso, las aguas volverían a su nivel con jóvenes tanto o más orgullosos de su identidad que aquellos que zarparon del Callao a la guerra, en abril de 1879.

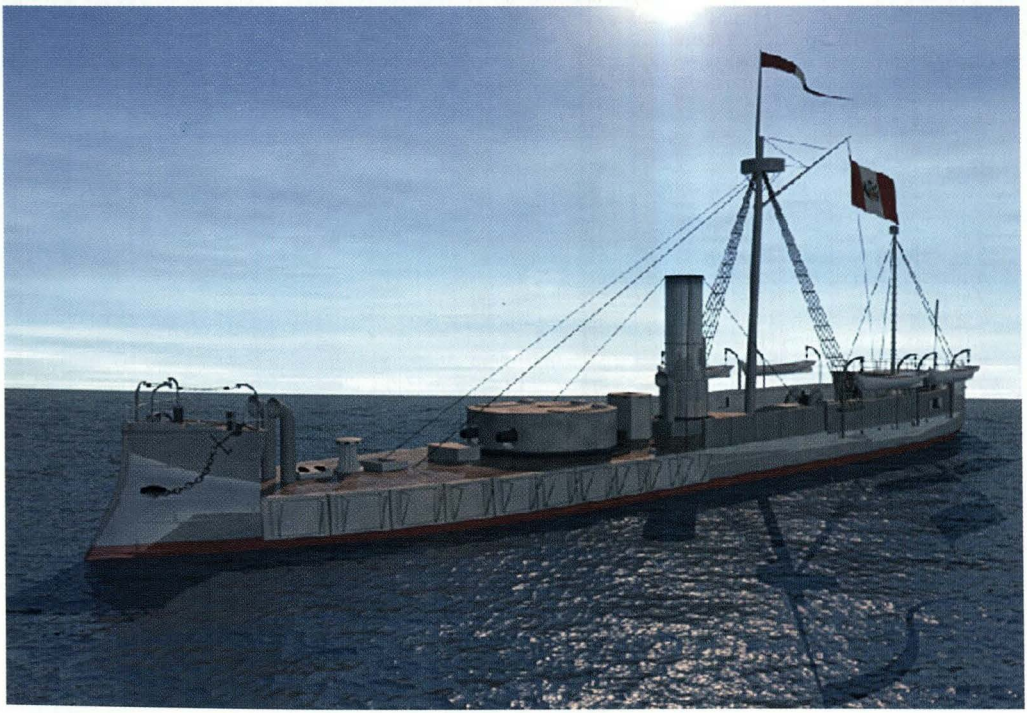
El almirante Gárezon fue un valiente defensor de su patria en su hora más negra, con dignidad encaró al enemigo sobre la cubierta del Glorioso Monitor, del que fuera su último comandante peruano, en una actitud que Vicuña Mackenna calificara de jactanciosa, pero que desde la otra orilla no puede ser vista sino como un memorable gesto de altivez propio del marino de guerra que es consciente de su valía y la de sus superiores, compañeros

18 Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación. Años 1927-1928.* Tomo V. Lima, 1935. pp.190, 191

19 Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.

20 Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977. p. 87.

y subalternos que han luchado hasta la muerte, en medio de la destrucción y de la pérdida de invalorables vidas humanas en ambos bandos. Gárezon no agachó la cabeza, no solamente porque su carácter jamás se lo hubiese permitido, sino porque debió de ser muy consciente del peso que el destino había depositado sobre sus hombros. Esta pendiente que un buque de guerra lleve algún día su nombre. Supo ser digno de la estirpe que fundase el almirante Guise, la que ya va navegando por casi dos siglos. Sean estas líneas para honrar su memoria.



COMANDANTES DEL MONITOR *HUÁSCAR*
(1866-1879)

Ene. 1866 - Jun. 1866	C. de N.	José María Salcedo [21]
Jun. 1866 - Jul. 1866	C. de N.	Lizardo Montero Flores
Ago. 1866 - Set. 1866	C. de N.	José María Salcedo
Set. 1866 - Oct. 1866	C. de C.	Ulises Delboy Méndez
Nov. 1866 - Ene. 1868	C. de N.	Alejandro Muñoz Sologuren
Feb. 1868 -Jul. 1876	C. de F./C. de N.	Miguel Grau Seminario [22]
Ago. 1876 - May. 1877	C. de N.	Federico Alzamora Pequeño [23]
Jun. 1877 - Feb. 1879	C. de C./ C. de F.	Gregorio Pérez Córdova
Mar. 1879 - 8 Oct. 1879	C. de N./ Calm.	Miguel Grau Seminario
8 Oct. 1879	C. de C.	Elías Aguirre Romero
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	José Melitón Rodríguez Pérez
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	Pedro Gárezon Thomas

21. Antiguo Jefe de la Armada peruana de origen chileno. Fue nombrado el 27 de mayo 1964 Jefe de la Misión que debía supervisar en Londres la construcción del monitor y nombrándosele posteriormente comandante de esa unidad. Cuando el *Huáscar* fondea frente a Valparaíso el 6 de junio de 1866 proveniente de Inglaterra, el comandante Salcedo recibe el nombramiento de Comandante General de la División Naval peruana integrante de la Escuadra Aliada de peruano-chilena, con retención del comando del monitor. Luego sería relevado de ambos cargos para viajar al Callao por haber sido nombrado por el gobierno Comandante General de la Marina.
22. Según refiere el capitán de fragata Ortiz, durante el período que el entonces capitán de navío Miguel Grau fue designado Comandante General de la Escuadra de Evoluciones, durante el año 1874, fue relevado del Comando de su buque por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón. Cuando aquel Comando General cumplió su misión y la organización a su mando disuelta, el comandante Grau volvió a asumir el mando del monitor.
23. Entre el 6 y el 31 mayo de 1877 ejerció el comando del monitor *Huáscar*, el capitán de fragata Germán Astete Fernández de Paredes, héroe naval muerto en la Batalla de Huamachuco, última acción militar de importancia de la guerra del Pacífico. Astete junto con varios pierolistas capturaron el monitor por motivos políticos. Al ser ilegal su comando, ya que no medió nombramiento alguno de parte de la autoridad competente para ejercerlo, no lo hemos considerado en la presente relación de comandantes.

BIBLIOGRAFIA

- Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar.* Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977.
- Anónimo. "Semanario para las familias" En: *El Perú Ilustrado*, ed. del 28 de diciembre de 1889. Año 3 semestre II numero 138.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1922-1933.* Sexta edición, Editorial Universitaria. Lima, 1969.
- Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Tomo XI volumen 1. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004.
- Casaretto Alvarado, Fernando. A *la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau.* Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. 5º edición. Lima, 2001.
- Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977.
- Ministerio de Guerra y Marina. *Código de la Marina Militar*, Tomo I y Tomo II. Imprenta del Centro Militar. Lima, 1890.
- De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau.* Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003.
- Marina de Guerra del Perú. *Diario de Bitácora, Monitor Huáscar 1879.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos e Información. Lima, 2005
- García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio.* Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949.
- Gárezon Thomas, Pedro. Legajo Personal. Armada del Perú, Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.
- Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación.* Años 1927-1928. Tomo V. Lima 1935.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval. Historia Ilustrada.* Escuela Naval del Perú, La Punta, 1981.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar.* Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003.
- Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán.* Editorial Ausonia. Lima, 1964..
- Revista *Mundial*, ed. 3 de junio de 1927. Año VII, N° 364.
- Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.
- Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.
- Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.
- Ugarte Chamorro, Guillermo. (compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar.* Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984.
- Valdizán Gamio, José. *Historia Naval del Perú.* Dirección de Intereses Marítimos. Tomo V. Lima, 1993
- Vegas, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú,1821-1924.* 3º ed. Lima, 1978.
- Vicuña Mackenna. Benjamín. *Guerra del Pacífico. Historia de la Campaña de Tarapacá, desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú.* Santiago de Chile, 1880. Tomo II. (Versión publicada en internet).

SIMPOSIO DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Contralmirante (r)
José M. Guillermo García Valdivieso

El Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana nace en el año 1991 [Lima, Perú] como parte de los actos conmemorativos del bicentenario de la Creación de la Capitanía del Puerto del Callao y de la Real Academia Náutica de Lima, instituciones que dieron origen a la Escuela Naval del Perú y la Escuela Nacional de Marina Mercante. Este evento fue un aporte significativo a la agenda de celebración del V Centenario del Descubrimiento de América.

El objetivo perseguido inicialmente, recogía el propósito de reunir a los investigadores e historiadores de temas histórico-marítimos y navales iberoamericanos a fin de que tuviesen la oportunidad de presentar y exponer el alcance de sus investigaciones, así como establecer contactos más estrechos y personales entre ellos que permitan en un futuro cercano un intercambio fluido de información relacionada a estos temas.

El marco de referencia establecido "Iberoamericano" del Simposio, impuso un énfasis mayor en el tratamiento del largo período de historia común compartido por España y Portugal, asentados en la península ibérica, y sus colonias de ultramar en América a partir del siglo XV hasta principios del XIX, sin que ello diera lugar a algún tipo de exclusión en el tratamiento de temas y/o acontecimientos anteriores y posteriores a dicho lapso señalado y que estuvieran o no relacionados con dicha historia común.

Se estableció una estructura por áreas temáticas, la cual fue mantenida a través del tiempo, habiéndose demostrado no solo la bondad de la misma, sino también lo acertado de tal determinación, puesto que dicha estructura se ha venido empleando en todas las convocatorias, que a la fecha suman siete, cada cual más exitosa. La estructura a que hacemos mención contempla lo siguiente:

- El mundo marítimo iberoamericano
- Las ciencias náuticas y su difusión
- El comercio marítimo: siglos XV al XIX
- Exploraciones marítimas
- Las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra
- Gente de mar

El éxito alcanzado durante el desarrollo del primer Simposio en Lima fue tan relevante que motivó la institucionalización del mismo, creándose para tal efecto una Secretaría Permanente. Se designó al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como organizador e impulsor del primer certamen. Tan honrosa designación comprometió no solo al Instituto en sí mismo, sino también a todos sus miembros de número, así como a los marinos de todas las épocas y al Perú entero para continuar la ruta trazada en futuras singladuras.

Esta Secretaría Permanente es la que ha mantenido y mantiene los contactos necesarios, llevando a cabo las tareas de coordinación con los países, entidades organizadoras e historiadores para las siguientes convocatorias, las cuales tienen una periodicidad bienal que hasta la fecha ha sido rigurosamente cumplida.

El procedimiento estándar establecido contempla una extensión del Simposio que varía entre cinco y seis días útiles, en función de la cantidad de ponencias inscritas, cada una de las cuales tiene una duración de no más de veinticinco minutos. Las exposiciones se realizan en dos paneles, uno en la mañana y el otro por la tarde, y cada panel consta de cuatro ponencias que se realizan de dos en dos. Al término de cada par de ponencias viene un período de preguntas para el público asistente que dura aproximadamente veinte minutos, para pasar luego a un intermedio, antes de proseguir con el programa. Cada sesión cuenta con un moderador (presentador - comentarista), que es nombrado de entre los propios expositores. Cabe señalar que la exposición es un resumen del trabajo, el cual deberá tener en lo posible una extensión no mayor de veinticinco páginas, incluyendo gráficos y bibliografía. El trabajo deberá ser entregado al Comité Organizador por cada ponente a su llegada, para su próxima edición y distribución, adjuntándose una versión grabada en disquete.

Al término del evento, el país organizador tiene la responsabilidad de editar un libro con todas las exposiciones, llamado: *Actas del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.*

Primer SIMPOSIO
Sede: Lima, Perú
Fecha: 5 al 7 de Noviembre de 1991

En este evento, realizado en la tres veces coronada Ciudad de los Reyes, se inscribieron treinta y cinco participantes de diversas nacionalidades, habiéndose expuesto veintiún trabajos, los que están contenidos en el correspondiente Libro de Actas. La Marina de Guerra del Perú, a través del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, se responsabilizó de la organización y desarrollo del mismo, contando con la colaboración del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, la Pontificia Universidad Católica del Perú, la Universidad de Lima, la Academia Peruana de Historia, la Comisión Nacional Peruana del V

Centenario del Descubrimiento de América, el Fondo de Promoción Turística y la Embajada de España. La Comisión Organizadora estuvo presidida por el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, actuaron como miembros los doctores José Agustín de la Puente Candamo y Percy Cayo Córdova y el capitán de fragata (r) Luis Villena Gutiérrez, como secretario el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo y como colaboradores la Dra. Cristina Flores Dávila y el Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

El contralmirante Federico Salmón de la Jara, presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, en su discurso de bienvenida, transmitió un sentido mensaje que concluyó con estas hermosas palabras:

"En nombre de este Instituto, les doy la bienvenida a bordo, y al zarpar mañana para dar cumplimiento a la derrota establecida, permítanme transmitir el mensaje que desde hace cinco siglos, cabalgando sobre la espumosa cresta del Mar del Sur, en el claroscuro donde se mezclan la historia y la leyenda, desde las recias balsas de los incas, desde los puentes de las carabelas y de las naos, desde lo alto de los galeones y de los navíos, repitieron miles de veces los hombres de la mar: *Buen viaje os dé el Señor*".

A este primer simposio asistieron veintiún representantes de Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Portugal y Perú.

Segundo SIMPOSIO

Sede: Valparaíso, Viña del Mar, Chile
Fecha: 16 al 19 de Noviembre de 1993

La ciudad puerto de Valparaíso y el balneario de Viña del Mar, Chile, conforman hoy en día, en la práctica, una sola unidad, muy diferente de lo que conocí en el verano de 1964, siendo cadete de cuarto año de la Escuela Naval del Perú, durante el primer crucero de verano efectuado por el B.A.P. *Independencia*, recientemente incorporado como buque escuela de la Marina de Guerra del Perú.

La Armada Chilena, comandada por el entonces almirante Jorge Martínez Busch, actual senador de la república, tomó la posta del anterior Simposio y a través de la Universidad Marítima de Chile organizó y desarrolló el Segundo Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericano. Este contó con la participación de cuarenta y dos brillantes miembros de la comunidad académica, algunos de ellos asistentes al de Lima y, donde se respetaron las áreas temáticas ya establecidas. La comisión organizadora fue presidida por el vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza, rector de la Universidad Marítima de Chile, siendo miembros de la misma, los doctores Jaime Harris, Raúl Bueno-Cuore, Santiago Lorenzo, Rodolfo Urbina y Jorge Pinto y los capitanes de navío Milán Marinovic y Jorge Cordovés. El discurso inaugural fue pronunciado por el vicealmirante Toledo de la Maza, y el de clausura por el almirante Martínez Busch, quien anunció la creación de la Academia Marítima Chilena.

A este Simposio asistieron representantes de Argentina, Australia, Bélgica, España, Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Perú, Portugal, Gran Bretaña, Uruguay y Chile, y se presentaron treinta y nueve trabajos.

Tercer SIMPOSIO
Sede: Buenos Aires, Argentina
Fecha: 21 al 24 de Noviembre de 1995

Fue organizado por la Armada Argentina a través de su Departamento de Estudios Histórico-Navales, con la colaboración de la Fundación Lloyds Bank. Se realizó una modificación en lo relacionado con la estructura tipo establecida, considerándose ocho sesiones en función del contenido de los trabajos propuestos y ellas eran: Historiografía, Arqueología y Conservación, El Comercio, Los Ingleses en Ibero América, La Región del Plata, La Costa del Pacífico y España y otras potencias europeas en la América colonial. El número de participantes disminuyó sensiblemente con relación al anterior, asistiendo veintiséis expositores, provenientes de Chile, Ecuador, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Gran Bretaña. Italia, Perú, Uruguay y Argentina.

En los actos de apertura y clausura participaron las más importantes autoridades navales, realizándose una recepción a los asistentes en la Academia Nacional de Historia Argentina.

Cuarto SIMPOSIO
Sede: Madrid, España
Fecha: 24 al 28 de Noviembre de 1997

La organización del mismo estuvo a cargo del Estado Mayor de la Armada a través del Instituto de Historia y Cultura Naval. Se retorno a la estructura inicialmente aprobada, sin embargo, se buscaron también nuevos aportes, a fin de lograr un mayor y mejor conocimiento y comprensión de la historia iberoamericana, por considerársele patrimonio común. Este evento es el que a la fecha ha congregado el mayor número de participantes, cuarenta y siete, procedentes de Argentina, Chile, Cuba, Gran Bretaña, México, Perú, Uruguay, Venezuela y España.

Tanto en la apertura como en la clausura estuvieron presentes el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, así como altas personalidades del Ministerio de Defensa.

Quinto SIMPOSIO
Sede: Río de Janeiro, Brasil
Fecha: 25 al 29 de Octubre de 1999

El evento se realizó en el pintoresco escenario de las instalaciones navales de la Ilha Fiscal y estuvo organizado por la Secretaria General da Marinha, a través de la Directora do Petrimonio Histórico e Cultural da Marinha, con la colaboración de la Comissao Nacional para as Conmemoracoes do V Centenario do Descubrimiento do Brasil.

El número de conferencistas asis-

tentes fue de treinta y seis, procedentes de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, España, Francia, Perú, Portugal, Uruguay y Brasil; cabe señalar que se dieron a conocer los trabajos de cuatro expositores, quienes por diferentes motivos no pudieron asistir al certamen.

En la ceremonia de clausura el Secretario Permanente del Simposio, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, hizo el anuncio del propósito de convocar el VI Simposio correspondiente al año 2001, en Lima, como homenaje al décimo aniversario de su creación, dejando para futuras convocatorias los ofrecimientos realizados por México, Santo Domingo y Cuba.

Sexto SIMPOSIO
Sede: Lima, Perú
Fecha: 19 al 25 de Noviembre de 2001

Nuevamente la ciudad de Lima se viste de gala, para recibir a los participantes al sexto Simposio, en el que se celebra el décimo aniversario de la creación de tan importante evento histórico-marítimo y naval a nivel iberoamericano, demostración fehaciente tanto del éxito como del nivel alcanzado.

Se realizó gracias a la colaboración de la Marina de Guerra del Perú y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el auditorio del Centro de Entrenamiento Táctico Naval del distrito-balneario de La Punta. La comisión organizadora estuvo presidida por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, actuando como secretario el capitán de corbeta John Rodríguez Asti, y siendo miembros de la misma el capitán de navío Luis Celis Checa y el capitán de corbeta administrador Julio Verástegui. Asistieron veinticinco expositores representantes de Argentina, Chile, España, Francia, Gran Bretaña, República Dominicana, Uruguay y Perú.

Sétimo SIMPOSIO
Sede: Guayaquil, Ecuador
Fecha: 17 al 23 de Noviembre de 2003

El Simposio fue organizado por el Instituto de Historia Marítima del Ecuador por encargo de la Superioridad Naval de dicha nación, habiendo sido nombrado Coordinador General del mismo el capitán de fragata (SP) don Mariano Sánchez Bravo, quien además ejercía el cargo de Director del Instituto de Historia Marítima. Asistieron treinta y un expositores de Argentina, Brasil, Chile, España, Perú, Uruguay y Ecuador.

Quienes por primera vez visitábamos la ciudad de Guayaquil nos sentimos gratamente impresionados por la hermosa vista que se goza desde la ribera del Guayas contorneada por su magnífico malecón, y por la limpieza y pujanza que se respira en el ambiente. Si a todo ello agregamos su clima tropical, con una agradable temperatura promedio de alrededor de 30°C, la exuberancia de la vegetación, la calidez y cordialidad de su gente, así como la excelente organización y el esfuerzo desplegado por el Comité, tenemos conjugados los factores necesarios que culminaron en el éxito del Simposio.

Al término de la última sesión, se efectuó el resumen de clausura, el cual sirvió para fijar algunas ideas-guía para los futuros simposios. Entre ellas se consideró la necesidad de universalizar el Simposio a todos aquellos países que eran parte del entorno iberoamericano y que, o aún no habían participado del mismo, o dicha participación había sido escasa y esporádica; así como, interesar a historiadores fuera de dicho contexto, pero que por su actividad profesional y área de especialización estaban ligados al escenario iberoamericano. Asimismo permitir, como ya ocurrió en anterior oportunidad, la presentación de un tema tratado por dos autores en forma conjunta. También se examinó la necesidad de alentar a participar del Simposio a los estrategas, en temas relacionados con la realidad del escenario matriz y sus proyecciones futuras. Se designaron a su vez a los representantes del Simposio en los diferentes países; así María Emilia Menotti Viola lo haría en Argentina; Luís Henrique de Azevedo, en Brasil; Patricio Herrera López, en Chile; Mariano Sánchez Bravo, en Ecuador; José Cervera Pery, en España; Daniel Castagnin Lacassagne, en Uruguay y el que suscribe como Secretario Permanente, en el Perú. La idea contempla el hecho de tratar de interesar a más historiadores que han sido representantes de sus países; asimismo, a los de otros países especialmente del entorno iberoamericano y en lo posible de fuera de él, y finalmente facilitar las relaciones con las instituciones pertinentes de otros países a fin de interesarlos en lograr la sede del evento. Se estudiaría también, la posibilidad de crear una página *Web* del Simposio, donde entre otras cosas estarían a disposición todos los trabajos realizados a la fecha, más toda aquella información que se estimase oportuna y conveniente. Finalmente se empezó la exploración para designar al siguiente país anfitrión, estando pendientes de hacerlo: Uruguay, Portugal, México, República Dominicana, Cuba y Venezuela, entre otros, los cuales, han tenido connotados representantes, amén de aquellos otros países pertenecientes al entorno iberoamericano y que aún no han participado en el Simposio.

El 17 de setiembre de 2003, el presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, en su calidad de Secretario Permanente del Simposio, dirigió una carta al director del Instituto de Historia Marítima del Ecuador comunicándole que, a partir de esa fecha, él dejaba el cargo, habiéndose nombrado en su reemplazo al que suscribe estas líneas, quien asistiría al evento y además participaría con una ponencia.

El día de la inauguración del certamen tuve el privilegio de dirigir la palabra a tan magna audiencia como nuevo Secretario Permanente del Simposio. A continuación transcribo tal intervención donde, además, está contenido el mensaje de despedida del secretario permanente saliente, luego de diez años en el cargo:

Señor Contralmirante
Manuel Zapater Ramos
Comandante de Operaciones Navales y de la Primera Zona Naval

Señor Capitán de Fragata
Mariano Sánchez Bravo
Director del Instituto de Historia Marítima del Ecuador.

Señoras y señores,

Distinguidos amigos:

Es un honor y un privilegio el ocupar esta tribuna y poder dirigirme a tan distinguida élite de historiadores. El que habla es como estratega, un apasionado de la historia, y ese apasionamiento, me hace comprender la importancia del conocimiento del pasado para proyectarnos al futuro. Y es ahí donde radica la importancia de eventos como este, donde desbrozando el pasado, construimos con certeza, avanzando a paso firme, una nueva sociedad que tenga la capacidad de responder a los retos que presenta y demanda el mundo actual, dentro de lo que se llama el nuevo orden mundial.

Y es imbuido de estos sentimientos y pensamientos que auguro un éxito rotundo al presente Simposio, brillantemente organizado y dirigido por nuestros colegas ecuatorianos.

A continuación daré lectura al mensaje remitido por mi predecesor, el Almirante Melitón Carvajal Pareja, actual Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú:

Honorables y distinguidos miembros del Mando Naval del Ecuador.
Presidente del Instituto de Historia Marítima del Ecuador.
Señoras y señores que participan en el VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Es para mí un alto honor, dirigirme a Uds. en esta oportunidad, para manifestarles mí reconocimiento por todo el interés que han demostrado en organizar y participar en los Simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, a lo largo de los últimos doce años. Ello nos ha permitido conocer más y mejor nuestro pasado, al tiempo que se abrían canales de amistad y cultura.

El Instituto que hoy me honro en presidir fue distinguido como SECRETARÍA PERMANENTE DEL SIMPOSIO desde los primeros eventos y, en quien escribe estas líneas, recayó el honroso encargo de actuar como su Secretario desde 1993. Mí asistencia a todos los Simposios desde entonces, me ha proporcionado el honor y el placer de conocer a todos los organizadores y concurrentes, con quienes he entablado una gran amistad.

Últimamente, ante nuevas obligaciones contraídas y la conveniencia de comprometer a nuevos ilustres Miembros de Número del Instituto en la Dirección de la Secretaría Permanente, se realizaron conversaciones para ese fin que culminaron en la elección para ese cargo del Contralmirante José GARCIA Valdivieso, y en quien encontraran, tengan la plena convicción, la más amplia receptividad a todo tipo de colaboración para el afianzamiento del Simposio en el futuro. Nuevamente agradezco la participación y colaboración de todos a lo largo de los últimos diez años, y estoy completamente seguro del éxito del Simposio que hoy se inaugura en Guayaquil, bajo el auspicio del Comando Naval de Ecuador y su Instituto de Historia Marítima.

Muchas gracias y felicidades.

Lima 17 de noviembre del 2003.

Esperando ser merecedor de las palabras de presentación de mi ilustre predecesor, agradezco a ustedes por su fina atención y les auguro el mejor de los éxitos.

Muchas gracias.

Para aquellos aficionados a las estadísticas, a continuación les ofrecemos algunas precisiones relacionadas con los siete Simposios realizados hasta la fecha:

Han participado 148 historiadores con 222 ponencias, las cuales con excepción de las presentadas en el quinto Simposio realizado en el Brasil, han sido publicadas en los respectivos Libros de Actas, existiendo una serie de trabajos que no se han publicado, por no haber sido entregadas oportunamente las ponencias al país anfitrión-organizador. La diferencia entre la cantidad de expositores y el de trabajos realizados se debe, entre otros, a que muchos expositores han asistido a más de un Simposio, y de otro lado a que existen tres trabajos conjuntos, es decir desarrollados cada uno de ellos por dos historiadores. Nuestra más efusiva felicitación a la Dra. Hilda Elías de Zevallos del Perú y al señor General Auditor don José Cervera Pery de España, los dos únicos que han asistido a los siete Simposios realizados a la fecha, a quienes desde estas líneas instamos a continuar haciéndolo. De los espositores que han participado: 22 son argentinos, 2 belgas, 11 brasileños, 27 chilenos, 5 ecuatorianos, 34 españoles, 5 estadounidenses, 3 franceses, 3 ingleses, 2 mexicanos, 23 peruanos, 3 portugueses, 12 uruguayos, y uno de cada uno de los siguientes países: Australia, Cuba, Dinamarca, Italia, Venezuela y República Dominicana. En total han participado representantes de diecinueve países, de los cuales, solo tres, Chile, España y Perú, han estado presentes en todos los eventos.

De otro lado, se tienen las siguientes preferencias por temas: cuarenta y cinco eligieron el área de "El mundo marítimo iberoamericano"; veintinueve "Las ciencias náuticas y su difusión"; veintinueve "El comercio marítimo: siglos XV al XIX"; treinta y dos "Las exploraciones marítimas"; sesenta y dos "Las armadas y sus actuaciones en tiempo de paz y guerra" y veinticinco "Gente de mar".

Creemos que a pesar del corto tiempo que tiene esta relevante empresa, los resultados son más que halagadores, y estamos convencidos de que al infundirle una mayor dinámica, el futuro, razón fundamental por la cual estudiamos la historia o el pasado, repito, el futuro es nuestro. Pondremos todo nuestro esfuerzo en esta segunda década para implementar, a la brevedad posible, los acuerdos alcanzados al cierre del VII Simposio realizado en la bella y acogedora Guayaquil. ¡Buen viento y buena mar!

CUADROS DE TEMAS POR SIMPOSIO

PRIMER SIMPOSIO: LIMA; PERÚ 1991

Expositor	Tema	País
Percy Cayo Córdova	"El mar en el pensamiento ilustrado peruano. El Caso de Juan Pablo Vizcardo y Guzmán"	Perú
Eduardo Dargent Chamot	"Juan Ramón Coninck: el cosmógrafo Mayor"	Perú
William S. Dudley	"An incident at Bahia: The case of CSS Florida and USS Wachusett, October 7, 1864"	USA
Hilda Elías de Zevallos	"Primera expedición exploradora que parte del Callao, hacia Oceanía" (segunda expedición de Alvaro de Mendaña 1595)	Perú
José R. García Martínez	"El viaje de la Corbeta Ferrolana (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos"	España
José E. Lechuga Serantes	"Los programas de Arqueología Naval de la comisión española del Quinto Centenario"	España
Guillermo Lohman Villena	"Notas para la biografía de Francisco Ruiz Lozano"	Perú
Darío Manfredi	"Estancias de Malaspina en el Callao y sus relaciones peruanas"	Italia
Miguel Marticorena Estrada	"Navíos españoles entre Panamá, Nicaragua, Puerto Viejo, Paita y el Callao 1531 – 1544"	Perú
Jorge Ortiz Sotelo	"La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana"	Perú
Raúl Palacios Rodríguez	"El Mundo Antiguo y la relación hombre-mar a la luz de la Historia de lo imaginario"	Perú
Franklin Pease G. Y.	"Mitos del Mar en la Región Andina"	Perú
Jorge Pinto Rodríguez	"Tráfico marítimo y rutas terrestres los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el comercio colonial a fines del siglo XVIII"	Chile
Antonio Estacio Dos Reis	"A Arte de Navegar"	Portugal
Fernando Romero Pintado	"Exposición Cartográfica Histórica del Callao (martes 17 de diciembre de 1985 a martes 21 de enero de 1986)	Perú
María Rostworowski	"Navegación y Cabotaje Prehispánicos"	Perú
Miriam Salas de Coloma	"Aportes y Vicisitudes de la Plana Menor de la Marina Peruana a la Emancipación"	Perú
Margarita Suárez	"Lima y el Sistema de Flotas en la primera mitad del siglo XVII"	Perú
Ella Dumbar Temple	"Apostillas sobre el marino limeño Juan Francisco Bodega-LaQuadra y Mollinedo"	Perú
Manuel Vegas Vélez	"Algunas expediciones germánicas en el Pacífico durante el siglo XIX"	Perú
David P. Werlich	"Those 'Confederates' al Callao: The participation of North American sailors of fortune in the war of Chile and Peru against Spain to june, 1866	USA

SEGUNDO SIMPOSIO: VALPARAÍSO, VIÑA DEL MAR; CHILE 1993

Philippe Raxhón	"América Latina y Revolución Francesa: cuando el mar acarrea las ideas"	Bélgica
Héctor Tanzi	"La Concepción Marítima de la Historia Americana"	Argentina
Davis Allen	"The order of Malta's dominion in the Caribbian, c. 1639-1672"	Gran Bretaña
Pedro Sapunar	"Diseño y Construcción de Submarinos en Chile, en la segunda mitad del siglo XIX"	Chile
Melitón Carvajal	"Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú"	Perú
Carlos de Giorgis	"Influencia política naval española (s. XVI-XVII) en la formación de una conciencia Marítima en las repúblicas iberoamericanas"	Chile
Carlos Ramos M.	"Los Intereses Marítimos en el futuro de Sudamérica"	Perú
Cristían Murray	"El patrimonio cultural subacuático, su contribución al conocimiento de la historia marítima y naval"	Argentina
Walter Grohmann	"El Museo Naval y Marítimo de Chile: Un desafío para la Museología"	Chile
Antonio Dos Reis	"Problema de determinacao da longitude no tratado de Tordesilhas"	Portugal
Juan Castanedo	"La construcción naval de Cantabria, una muestra de la renovación naval de la primera mitad del s. XVIII"	España
William Dudley	"The historical significance of the Naval Archeology"	USA
Hugo Rosati	"Los orígenes de la Carabela: principal agente de localización de los nuevos mundos"	Chile
José Ramón García	"Especificaciones técnicas de la goleta de Hélice de S.M.C. Virgen de Covadonga"	España
John Everaert	"Un mercado atractivo: relaciones marítimas y comerciales entre Amberes y Chile (1826-1885)	Bélgica
Alessandro Monteverde	"Las relaciones comerciales entre Valparaíso, Río de Janeiro, Pernambuco, entre los años 1850-1855"	Chile
Santiago Lorenzo	"La transformación de Valparaíso de una 'aldea de frailes y cañones' en centro de comercio del Pacífico"	Chile
José Luis Luzón B.	"La navegación entre Macao y América. El siglo XIX y el transporte de 'coolies'"	España
Carlos Bauza	"La expedición Malaspina, Felipe Bauza y la costa de Chile"	Uruguay
Robert J. King	"Spanish america in eighteen century british naval strategy and the visit of the Malaspina expedition to New South Wales in 1793"	Australia
Antonio Menchaca	"Juan Francisco de la Bodega- Quadra"	España
Ricardo Capdevila	"La navegación en la Antártica a principios del S. XIX"	Argentina
Darío Manfredi	"Alejandro Malaspina y sus trabajos en Chile"	Italia
Luís Rojas	"La esclavitud de los 'otros' en la expansión ibérica: Siglo XV"	Chile
Josephine Schulte	"The Scientific Expedition of Alejandro Malaspina: An Internacional Affair"	USA
Jorge Ortiz Sotelo	"El general de la mar del sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro 1607-México 1678) cosmógrafo mayor y primer Catedrático de náutica en Lima"	Perú
Carlos López	"Bouchardo ¿Pirata o patriota?	USA
Eric Beerman	"Bustamante y la 'atrevida' en Chile"	España
Braulio Muñoz	"Hombres de Tankay: Pescadores y Fabulistas"	USA
Gilberto Harris	"Los consulados chilenos y las labores de repatriación, socorros en alimentación, vestuario y asistencia hospitalaria a marineros, peones y labradores entre 1840 y 1882"	Chile

Rodolfo Urbina	"La gente de mar de Chiloe en la primera mitad del siglo XX. Una aproximación a los estudios de 'cultura marítima en Chile"	Chile
Jorge Garin	"El Capitán de Puerto chileno: valioso testigo de la Historia Nacional"	Chile
Antonio Orozco	"Una actividad insólita en los cirujanos navales en América la tocoginecología en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz"	España
Hilda Elías de Zevallos	"Acción cívica de la Armada peruana en tiempos de paz"	Perú
Rafael Palacios	"La defensa de un astillero español en el siglo XVII: el ejemplo de Colindres en Cantabria"	España
D. Suárez – S. Maris	"Trascendencia histórica de la vuelta de Obligado (20-11-1845)"	Argentina
Carlos Tromben	"Publicaciones y otros trabajos sobre la Historia de la Armada de Chile en 1993"	Chile
José Cervera Pery	"Los determinantes marítimos de la Independencia Americana"	España
S. Rabich – M. Holm	"El bloqueo al Puerto de Buenos Aires durante la guerra con el Brasil (1825-1828) a través de la prensa porteña"	Argentina

TERCER SIMPOSIO: BUENOS AIRES; ARGENTINA 1995

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo	"Bibliografía Marítima Iberoamericana 1975/1995. Una aproximación al tema"	Perú
Cn (CG) (r) Ricardo B. Rolleri	"Aportes bibliográficos a la historia de la Marina del Uruguay"	Uruguay
Profesor José de Nordenflych Concha	"Conservación de Monumentos Nacionales en el territorio Insular chileno: el caso del Fuerte Santa Bárbara, Archipiélago de Juan Fernández"	Chile
Fernando Jumar	"El comercio francés en el Río de la Plata"	Argentina
Profesor Peter Bradley	"Perú en inglés: la concepción del virreinato en la mentalidad inglesa a base de los escritos de marineros. ....."	Inglaterra
Contralmirantes Horacio Rodríguez y Pablo Arguindeguy	"Una fracasada invasión inglesa a las costas americanas del Pacífico"	Argentina
Licenciado Alejandro Bertochi Morán	"Don José de Bustamante y Guerra y don Santiago de Liniers en la defensa del Río de la Plata"	Uruguay
Escribano Hernán Carlos Lux-Wurm	"Una antigua institución marinera rioplatense del siglo XVII: los cabos de embarcación del Rey"	Argentina
Profesora Hilda Elías	"Noticias Marítimas y Navales de la Provincia de Buenos Ayres. Año 1821. Con referencia a noticias relacionadas con el Perú"	Perú
Guardiamarina (R.N.) Luís Furlán	"El poder naval y militar de guaraníes y guaycurúes"	Uruguay
Capitán de Navío Juan José Fernández Pares	"El pensamiento marítimo artiguista: bases para un ensayo"	Uruguay
Doctor Daniel Castagnin	"Las desventuras de un corsario artiguista"	Uruguay
Doctor Ian Mackay	"Moluscos, mercaderes, Macabi y Moche"	Inglaterra
Capitán de Navío Juan Patillo Barrientos y Cnl. Carlos Tromben C.	"Algunos datos sobre la obtención de recursos para la formación de la escuadra de la República de Chile"	Chile

Profesor Carlos López Urrutia	"El navío Cumberland, más tarde San Martín"	USA
Capitán de Fragata Mariano Sánchez Bravo	"Las escuelas náuticas grancolombianas"	Ecuador
José Cervera Pery	"Los apostaderos de ultramar y su función histórico-política"	España
Profesor Darío Manfredi	"La primera navegación de Alejandro Malaspina por el Cabo de Hornos (1787)"	Italia
Profesor Cristian Buchet	"Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevadas a cabo en el espacio del Caribe (1689-1713)"	Francia
Doctor Arnoldo Canclini	"El capitán W. H. Smyley y sus informes oficiales"	Argentina

CUARTO SIMPOSIO: MADRID; ESPAÑA 1997

Alejandro Nelson Bertochi Morán	"El apostadero naval de Montevideo y su influencia en la historia del Uruguay y de España"	Uruguay
Carlos Alberto Guzmán	"Viajes Marítimos de los San Martín-Matorras desde y hacia el Puerto de Buenos Aires"	Argentina
Ángel Serrano Monteavaro	"S.A.R. La Infanta Eulalia de Borbón y el problema de Cuba"	España
Hugo Rosati	"El papel del bergantín en la conquista de México"	Chile
Gerardo Vivas Pineda	"La resurrección del navío San Ignacio: Utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII"	Venezuela
Alicia Castellanos Escudier	"El impacto del proceso de independencia de México en Filipinas"	España
Carlos a. Bauza	"Aportes europeos a la labor cartográfica de Felipe Bauza y Cañas (1764-1834)"	Uruguay
José M. Cano Trigo	"Un manuscrito del Pacífico, fechado en los Años 1779 y 1780, por José Camacho y Brenes"	España
Hugo O'Donell y Duque de Estrada	"El álbum ilustrado de construcción de Marques de la Victoria"	España
Manuel Gracia Rivas	"La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la ilustración"	España
Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla	"El vapor y la vela en el comercio marítimo hispanoamericano, 1860-1900"	España
Birgitte Holten	"Danish Shipping to Brazil in the nineteen century. A temporary niche in international trade"	Dinamarca
Oscar Flores	"Petróleo y diplomacia chilena en México. Un apunte sobre la reordenación marítima mundial (1916-1920)"	México
Enrique Otero Lana	"El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas"	España
Peter T. Bradley	"Buscando tesoros: El naufragio de la capitana de la Armada del mar del Sur (1654)"	Inglaterra
Ricardo Barbe Rolleri	"Expedición nacional al continente antártico para rescate de los náufragos del Endurance (1916)"	Uruguay
Hilda Elías de Cevallos	"Las expediciones marítimas: Estrategia vital en la conquista del Perú"	Perú
Ricardo Capdevila	"El naufragio del Antartic"	Argentina
Ricardo Capdevila	"Los llovidos: El tráfico humano clandestino hacia América en los tiempos del León	Argentina
Jorge Ortiz Sotelo	"Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas"	Perú

Isidoro Vázquez de Acuña Marqués del Postigo	"Expedición de Socorro a Chile al mando del maestre de campo Don Iñigo de Ayala"	Chile
José Cervera Pery	"La expedición del virrey Cevallos al río de la Plata"	España
Juan Villegas S.J.	"Viajes en el Río de la Plata en el siglo XVIII"	Uruguay
Francisco Mellén Blanco	"González de Haedo, un marino cántabro en la isla de Pascua"	España
Rafael Palacio Ramos	"La villa de Santoña y la Real Armada"	España
José Ramón García Martínez	"Méndez Nuñez: Responsabilidad y disciplina"	España
Miguel Angel de Marco	"Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra"	Argentina
Hermenegildo Franco Castañón	"El Apostadero de Filipinas (1800-1899)"	España
Antonio de la Vega Blasco	"De la vela al vapor: Las transformaciones técnicas del siglo XIX"	España
José Miguel Barros Franco	"En busca de la artillería de Pedro de Sarmiento de Gamboa"	Chile
Daniel Castagnin	"La guerra anfibia en el litoral Atlántico"	Uruguay
Juan Ricardo Couyoumdjian	"El programa naval del centenario y el acorazado La Torre"	Chile
Juan M. Castanedo	"Las últimas capitanas y almirantas reales del Cantábrico del siglo XVII"	España
Eric Beerman	"Una situación critica (1895-98). José Gutiérrez Sobral , agregado naval en Washington"	España
Agustín Ramón Rodríguez González	"Operaciones navales menores en Cuba en el 98"	España
Horacio Rodríguez y Pablo R. Arguindey	"Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra. Efectos del corso de Buenos Aires sobre el tráfico marítimo y las costas metropolitanas españolas"	Argentina
Gustavo Placer Cervera	"1898: Los escenarios de la guerra y su interrelación"	Cuba

QUINTO SIMPOSIO: RÍO DE JANEIRO; BRASIL 1999

Dr. Adolfo Kunsch	"Ataque de una flota anglo portuguesa a la Fortaleza Colonia del Sacramento – enero de 1763"	Uruguay
Capitán de Navío Ricardo Barbe Rolleri	"Un viaje con historia. Repatriación de los restos de Amado Nervo a bordo del Crucero Uruguay"	Uruguay
Dr. Juan Antonio Varese Saiz	"El Faro de la Isla de Flores"	Uruguay
Capitán de Corbeta Juan José Mazzeo (l)	"Deserción de tripulantes en Montevideo y el caso de la Estación Naval Brasileña"	Uruguay
Dr. Oscar Abadie-Aicardi	"La diplomacia británica ante las levas y deserciones de marineros en el Plata"	Uruguay
Dr. Daniel Castagnin	"El puerto de Río Grande: proceso histórico y proyección geopolítica"	Uruguay
Dr. Carlos A. Bauza (l)	"Las Canoas Corsarias de la Laguna Merin y la guardia de Arredondo (1791)"	Uruguay
Dr. Julio César Cotelo	"Soberanía Malvina. Las falencias de una presunción"	Uruguay
Dr. Juan José Fernández Parés (l)	"Artigas y los Actos de Gobierno de su Política Marítima y Fluvial"	Uruguay
Dr. Alessandro Monteverde	"Los viajes al territorio chileno de Alessandro Malaspina"	Chile
Guardiamarina Luís Fernando Furlan	"Actividad marítima y naval del cabildo de Buenos Aires durante las invasiones inglesas al Río de la Plata"	Argentina
Dra. Hilda Elías de Zevallos	"La Conciencia Marítima"	Perú

Dr. Miguel Angel de Marco (I)	"Presencia de naves extranjeras en los ríos argentinos durante las luchas por la Organización Nacional y la guerra con el Paraguay"	Argentina
Dr. Julián B. Ruiz Rivera	"Los portugueses en Cartagena de Indias"	España
Dra. Manuela Crístina García Bernal	"Los intercambios comerciales entre Sevilla y Yucatan (siglo XVI)"	España
Comandante Antonio Estacio Dos Reis	"Ampulheta"	Portugal
Dr. John G. Everaert	"Emigrantes por Café. El puerto de Amberes, la marina belga y el Brasil a mediados del siglo XIX (1820-1860)	Bélgica
Dr. Víctor Luís Gaspar Rodrigues	"O reforzo do poder naval portugues no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicacoes"	Portugal
Dr. Robert J. King	"Arthur Phillip: Defender of Colonia do Sacramento, First Governor of New South Wales"	Australia
Dr. Francesc Relaño	"Teoría Cosmografica vs. Practica de Marear: la redefinición del modelo ptolemaico del siglo XVI y la empresa náutica de Magallanes"	España
Dr. Fernando Andrés Wilson Lazo	"Análisis comparativo entre los Dreadnoughts chilenos y argentinos; una primera aproximación"	Chile
Almirante (r) Horacio Rodríguez	"Presencia naval Argentina en la Baia de Guanabara durante noviembre de 1889"	Argentina
Comandante Dr. Guillermo Andrés Oyarzabal	"De la vela al vapor: repercusiones de la transición en la organización de las escuelas de formación naval de la República Argentina (1880-1910)"	Argentina
Dra. Isabel Augusta Tavares Mourao	"Correntes marítimas e interesses privados, a revelia de decisoes politicas. Aspectos da história ibérica no Pacífico e mares adjacentes (finsdo século XVI, principios do XVII)"	Portugal
Dr. André Ferrand de Almeida	"A expedicao de Jose Goncalves da Fonseca ao Rio da Madeira e os seus resultados geograficos (1749-1750)"	Portugal
General José Cervera Pery	"El posicionamiento marítimo español en la América del siglo XVIII"	España
Capitán de Navío Fernando González de Canales y López Obrero.	"Defensa hispana del Brasil frente a los holandeses en la pintura barroca española (1624-1636)	España
Coronel Rafael Estrada Gimenez	"Aspectos humanos de Mendes Nuñez"	España
Dr. Ricardo Capdevila	"La invernada de los náufragos del Antartic"	Argentina
Dr. Carlos Francisco de Moura	"Linschoten e o Imperador do Espirito Santo a bordo da Nau 'Sao Salvador'"	Brasil
Dr. Christian Buchet	"Sillages francais sur le littoral sur-americain a l'époque des Grandes Découvertes"	Francia
Dr. Rodrigo Moreno Jeria	"El Acorazado Almirante Latorre, pilar del poder naval chileno por 40 años"	Chile
Dr. Jose Miguel Arias Neto	"Marinha do Brasil como imagen da nacao: o pensamiento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX"	Brasil
Dr. Alejandro N. Bertocchi Moran (I)	"La Colonia del Sacramento: 1680-1777"	Uruguay
Almirante (r) Helio Leoncio Martins	"O Corso nas Costas do Brasil 1826-1828"	Brasil
Coronel (r) Ney Salles	"Roteiros em aguas interiores (Prata/Amazonas)"	Brasil
Dr. Plinio Freire Gomes	"Sonhos na Correntezas: o Amazonas, o Prata e o conhecimento mito-geográfico do América"	Brasil

Almirante (ret) Armando Amorim Ferreira Vidigal	"As mudancas tecnologicas na segunda metade do século XIX e a Marinha do Brasil"	Brasil
Comandante (ret) Lauro Nogueira Furtado de Mendonca	"As revoltas de 1910 na visao do Chefe do Estado Maior da Armada"	Brasil
Dr. Ricardo Bonalume Neto	"Fortes contra navios, veleiros contra castilhos um estudo comparativo dos ataques contra o Rio de Janeiro em 1710 e 1711, Cartagena de Indias em 1697 e 1741 e havana em 1762"	Brasil
Coronel Paulo Dartanham Marques de Amorim	O 'Benjamin Constant' a volta do mundo 22 de janeiro a 16 de dezembro de 1908"	Brasil

SEXTO SIMPOSIO: LIMA; PERÚ 2001

Julián B. Ruiz Rivera	"La banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias"	España
Doctora Gloria Cristina Flórez Dávila	"Los precedentes medievales del comercio marítimo colonial: Legislación e instituciones"	Perú
Capitán de Navío Fernando de Canales y López-Obrero	"La torre de oro de Sevilla. Testigo mudo de la Carrera de Indias"	España
Doctor Adolfo Kunsch Oelkers	"Rutas comerciales: convoyes de galeones entre España, Nueva España y tierra firme"	Uruguay
Doctor Alessandro Monteverde Sánchez	"Apuntes de la expedición Malaspina acerca de la actividad comercial entre Valparaíso y el Callao"	Chile
Doctor Juan Villegas S.J.	"Movimiento en el puerto de Montevideo, el factor guerra, personalidades y correspondencia 1808-1817"	Uruguay
Licenciado Luís Fernando Furlan	"Notas sobre la expedición del Conde de Argelejo y la presencia española en el Golfo de Guinea"	Argentina
Doctora Dora Noemí Martínez de Gorla	"La navegación al Atlántico y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI hasta la tercera década del siglo XIX"	Argentina
Doctor Daniel Castagnin Lacassagne	"Medios y armas submarinos en el área platense; tentativas, proyectos y realizaciones"	Uruguay
Teodoro Hampe Martínez	"Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876/79) en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau"	Perú
José Cervera Pery	"El Teniente General Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos un virrey ilustrado del Perú"	España
Profesor Peter T. Bradley	"Drake y la defensa del Perú"	Inglaterra
Doctor Fernando Andrés Wilsón Lazo	"La batería Sirena y el sistema norte de fortificación de la bahía de Valparaíso"	Chile
Profesor Philippe Lasterle	"La misión naval francesa en el Perú (1905-1914) una ocasión perdida"	Francia
Dra. Hilda Elías de Z.	"La navegación lacustre en el Perú"	Perú
Dr. Alejandro Reyes Flores	"Seguridad y comercio en la Comandancia General de Maynas,1770-1820"	Perú
C de N. Roberto Américo Lettieri Rodríguez	"Las campañas navales contra el Imperio del Brasil por parte de las provincias unidas del Río de la Plata"	Uruguay
Capitán de Fragata Mariano Sánchez Bravo	"El Ecuador y su Armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866)	Ecuador
Dr. Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo	"El Grumete Miguel Grau a bordo del Ballenero Oregon"	Perú
Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti	"La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial"	Perú
Mario Guisande Pelic	"La participación de los submarinistas norteamericanos	

	a favor de Chile en la guerra contra España en 1866"	Chile
Contralmirante César A. de Windt Lavandier	"Submarinos alemanes en el mar Caribe"	República Dominicana
Capitán de Fragata Patricio Herrera López	"Francisco Segundo Sánchez Alvaradejo, enigma histórico"	Chile
Doctora Emilia Edda Menotti	"Aportes de la Marina Argentina para el aprovechamiento de las corrientes de marea en base a los estudios del Capitán de Fragata José A. Oca Balda"	Argentina
Contralmirante Héctor Soldi Soldi	"Métodos modernos de navegación"	Perú

SÉTIMO SIMPOSIO: GUAYAQUIL; ECUADOR 2003

Adolfo Ibáñez Santa María	"El último circulo"	Chile
Marcelino Alegría Amar	"Presencia del Perú en las expediciones científicas a la antártica"	Perú
Isidoro Vásquez de Acuña	"Las exploraciones del Estrecho de Magallanes por el Capitán de Navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega (1785-1789)"	Chile
Juan Antonio Varese	"De las increíbles aventuras de un sobrino de Francis Drake, tras su naufragio en el Río de la Plata"	Uruguay
Teodoro Hampe Martínez	"Humboldt y el mar peruano. – Una exploración de su travesía de Lima a Guayaquil"	Perú
Dora Noemí Martínez de Gorla	"La patagonia continental, insular y la antártida en navegación al Pacífico, desde el siglo XVI hasta 1833. Caza-pesca marítima y soberanía"	Argentina
Luis Fernando Furlan	"El Vicealmirante don Segundo R. Storni y el progreso marítimo argentino"	Argentina
Patricio Herrera López	"Análisis axiológico de la vida de don Arturo Prat Chacón"	Chile
Jorge Ortiz Sotelo	"Eugenio Cortes y Azúa, un chileno al servicio de las Armadas de España, Perú y México"	Perú
Hilda Elías de Zevallos	"Panorámica de los astilleros españoles en america Siglos XVI-XVII"	Perú
José Cervera Pery	"Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañia de Cádiz"	España
Octavio Latorre Tapia	"Navegaciones a vela y naufragios en Galápagos"	Ecuador
Guillermo A. Oyarzabal	"La Marina de Guerra Argentina: buques y tripulaciones en los primeros años de su organización institucional"	Argentina
Luís Enrique de Azebedo Braga	"A Marina do Brasil na preservacao do patrimonio historico e cultural" (La Marina de Brasil en la preservación del patrimonio histórico y cultural)"	Brasil
Emilia E. Menotti Viola	"Presencia de la Armada Argentina en los mares australes. Su misión humanitaria y científica"	Argentina
Alberto Cordero Aroca	"Proyecto de expedición para liberar Cuba y Puerto Rico de la dominación española en1823"	Ecuador
José García Valdivieso	El Estado Continente: poder marítimo y poder naval"	Perú
Eduardo Estrada Guzmán	"Tergiversación histórica de un icono nacional, el vapor Guayas"	Ecuador
Mario Guisande Pelic	"La venta del crucero Esmeralda a Japón y sus consecuencias en Ecuador"	Chile
Daniel Castagnin	"El combate naval de Montevideo como hecho decisivo	

	para la Independencia del Brasil"	Uruguay
Alessandro Monteverde Sánchez	"Armada de Chile y la sociedad de Valparaíso, frente a distintas manifestaciones de alarma y control médico, sanitario e higiene, a fines del siglo XIX y comienzos del XX"	Chile
Carlos María Gorla	"La explotación de las salinas patagónicas 1778-1810"	Argentina
Antonio Rodríguez Canessa	"Expansión minera y transporte marítimo: el circuito comercial del salitre y carbón 1885-1914"	Chile
Mariano Sánchez Bravo	"La navegación a vapor. Encuentro en Guayaquil"	Ecuador
Roberto Lettieri Rodríguez	"El hundimiento del buque mercante uruguayo Montevideo durante la segunda guerra mundial"	Uruguay
Aída Rodríguez Salvatierra	"Guayaquil infectado por la fiebre amarilla a causa del bergantín goleta Reina Victoria, 1842"	Ecuador
Pascual Cervera de la Chica	"El comercio castellano con la america hispana en el siglo XVIII"	España
Juan Villegas S.J.	"La Diana, fragata correo. Sus servicios y su naufragio"	Uruguay
María Luisa Laviana	"Tráfico portuario y construcción naval en Guayaquil durante el siglo XVIII"	España
Alejandro Reyes Flores	"El puerto de Paita dinamizador de la economía nor-peruana 1885-1915"	Perú

Bibliografía

- Archivo Central del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Archivo de la Secretaría Permanente del Simposio.
- Cervera Pery, José; General Auditor, *Los cinco simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.*- Revista de Historia Naval, año XVIII, núm. 70, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, 2000.

Naturaleza y desarrollo del liderazgo[1]

Dr. Guillermo Oviedo Gambetta

Es evidente que en la Marina de Guerra del Perú el tema del liderazgo tiene un peso específico relevante y está vinculado necesariamente con una realidad que es propia de quien ejerce una *función de mando*: el poder, que en los oficiales de la Escuela Naval se manifiesta desde que son cadetes de primer año sobre los aspirantes.

Y es lógico que cuando se habla de esta realidad que es el poder, los análisis tienden a centrarse en cuestiones relativas a la necesidad de una *mayor o menor "cantidad" de poder y los medios que conducen a ello.* Algunos piensan que es un tanto vano hablar o teorizar sobre lo que es el poder, porque pareciera que fuera una cosa obvia y por demás inútil realizar alguna investigación teórica sobre lo que es. Sin embargo, es *condición indispensable hacerla para sostener cualquier diálogo inteligente* sobre los problemas que se suscitan alrededor del poder, sobre todo los relativos a su adquisición o pérdida, uso o abuso, función o inutilidad. Todos tenemos experiencias personales, a veces muy acusadas, acerca de las diversas *manifestaciones que tiene el poder*. Sería ingenuo confundir esas experiencias personales con un auténtico conocimiento de lo que realmente es el poder. Como ya hemos señalado, un oficial de Marina *experimenta lo que es el poder desde cadete de primer año, cuando empieza a tenerlo sobre los aspirantes* subordinados.

Ya nos percataremos de cómo lo más importante no es la *cantidad de poder* que se tenga, sino, de *cómo se "usa" el que se tiene*. Justamente esta apreciación de "cómo se usa el poder que se tiene" nos enfrenta al hecho de que si se ha usado adecuadamente puede llegar a ser innecesario para la consecución u obtención de los objetivos que, en un principio, tan solo pudieron ser alcanzados con la ayuda del poder.

Ahora veremos cómo es que resulta necesario un *doble principio* para explicar algo que es obvio: la influencia

---

1 Se han de manejar como conceptos-clave en todo lo referente a liderazgo, temas como: autoridad, capacidad ejecutiva, capacidad estratégica, líder, liderazgo, motivos, poder.

que tiene una persona en lo que hacen otras personas. Sería ingenuo o infantil, por decir lo menos, afirmar o pensar que una persona hace cumplir las órdenes que imparte o ejercita adecuadamente su liderazgo porque tiene "poder"; más aún, sería una contradicción. Ese doble principio corresponde a la distinción clásica entre *poder* y *autoridad*. Hasta tal punto que lo podemos graficar de un modo inmediato: las caponas ("charreteras"), indudablemente, son la muestra del "poder que tiene" el oficial; las caponas dan poder. En cambio es *la persona humana como tal* quien tiene la autoridad. *El poder lo da el grado. La autoridad es propia de la persona como tal.*

Si no se tiene clara la noción de autoridad[2] sería verdaderamente ininteligible el funcionamiento de cualquier institución u organización humana, como lo son nuestras Fuerzas Armadas. Si todo estuviera apoyado nada más que en el poder y no fuera de la mano con la autoridad, las acciones individuales de nuestros subordinados, que son *seres libres y pensantes que saben obedecer,* sería contradictoria.

Quien se dedica a "disfrutar" más del poder que tiene es que está, indudablemente, buscando más su satisfacción propia, su afán de protagonismo, actitud negativa que, a la larga, no permite conseguir los resultados verdaderamente buscados.

Puede incluso surgir alguna situación en la que se produzca un uso "irracional" del poder por las razones o fines que fueran y que, equivocadamente, se creyera que es la raíz de la eficacia: en estas circunstancias estaríamos cayendo en una especie de uso autodestructivo del poder. En cambio, el actuar de acuerdo a unos principios y valores perennes, "con uniforme o sin él", implica que se está generando la autoridad.

Una institución que solo se apoyara en el poder se vuelve inhumana, tiránica y despótica. Todos tenemos experiencia de lo vivido por el Gran Almirante Miguel Grau, que fue un verdadero Caballero en la soledad de la cámara del *Húascar*, en los salones de sociedad, en el combate, en la tranquilidad de su hogar, en la calle...

Cuanto más humanas sean las personas que integran una institución, *mayor será la fuerza unificante y cohesiva de la autoridad* y prácticamente será menos necesario "recordar" el "poder" que uno tiene por sus galones, cargos, etc. Podemos concluir, entonces, que la verdadera finalidad del poder reside en que el superior debe facilitar los *procesos de aprendizaje de sus subalternos, para hacerlos capaces de emprender grandes cometidos, altas metas* y que desarrollen sus capacidades. Las Fuerzas Armadas no están compuestas por *robots* y, por consiguiente, no se opone a la disciplina militar que haya *sujetos que saben pensar para poder ejercitar una obediencia inteligente.*

---

2 De ahora en adelante, siempre que hablemos de autoridad nos estaremos refiriendo a la *persona humana en cuanto individuo singular*, con prescindencia de sus grados, títulos, cargos, condecoraciones, etc.

Límites intrínsecos del poder

Podemos afirmar con toda claridad y énfasis que la toma de conciencia de los *límites del poder* es signo indudable de madurez de quien lo posee. Cierto es que la realidad de lo que es el poder es algo complejo y que requiere, indudablemente, cierta capacidad de reflexión[3] sobre este tema. Generalmente podemos afirmar que los tratamientos no adecuados de este tema son fruto de una concepción pueril o infantiloide de esa compleja realidad que es el poder.

Hay quienes piensan, erróneamente, partiendo de un supuesto implícito de que el poder representa la capacidad de un sujeto, para configurar la realidad del modo que más le guste o lo provoque; del modo que más le satisfaga sus intereses o caprichos. De modo que si el poder es grande "lo puede todo". Como suelen hacer, medio en broma, medio en serio, los cadetes de último año que, ante los aspirantes o los recién ingresados, les quieren hacer palpar su "casi omnipotencia", de estar, como se dice en broma, "en el Olimpo de los dioses".

Hay quienes parecen demostrar que lo que piensan del poder es como tener una especie de "varita mágica" que lo puede todo. Incluso, como que se diera una especie de "celos" ante el poder que cada uno tiene. Así, muchos de los que detentan el poder quieren "asegurarse" que "nadie más" tenga ese poder.

Cabría hacerse una pregunta seria: ¿Para qué sirve el poder? Una respuesta inmediata señalaría que quien tiene poder dispone de un insrumento de defensa ante cualquier agresión. Ciertamente que sería una respuesta utópica y lejana de lo que realmente es el poder. Hay quienes piensan que "a más poder que se tenga, mejor se pueden defender las posiciones". Desde esta perspectiva se entiende, entonces, que es necesario "hacerse de más poder", incluso cohonestando[4] la conciencia y la conducta. Entonces pareciera que el poder se reduce a "poder para evitar una agresión externa". Pero el problema aparece si nos preguntamos si el poder puede servir para algo más que eso. Nadie duda que el poder tiene un valor instrumental, es decir que el poder no es un fin en sí mismo, sino que es un instrumento para obtener un fin, para alcanzar una meta; tanto en tiempos de paz para logros singulares de mejora del Instituto, como en tiempos de guerra para alcanzar determinados objetivos en el combate.

Quienes piensan que el poder lo "puede" todo, lo que uno quiere, lo que están implícitamente afirmando es que sus subalternos no le importan nada; que lo más decisivo es "tener poder". Somos conscientes, al menos por los años de vida que tenemos, que no somos oficiales

3 Debemos definir claramente lo que es *reflexión*. No es solo pensar más detenidamente. Viene de <doble flexión>, es decir, pensar lo que se piensa. Filósofos como Tomás de Aquino, apoyados en Aristóteles, la consideran como el acto de la mente que "vuelve sobre su propio acto de pensar", como decir *pensar lo que pienso*.

4 Cohonestar, "tratar de hacer honesto", que equivale a "tranquilizar mi conciencia", aunque sea engañándome a mí mismo.

recién egresados, ni jóvenes bisoños o inexpertos que recién empiezan a dar los primeros pasos en la vida de adulto, y que podemos pensar el disparate que con poder se consigue todo. Quienes así discurren o piensan son, como se decía antes, portadores de una visión ingenua e inmadura de la realidad que, día a día, nos demuestra que lo que más buscan los subalternos, en la interacción con sus superiores, es la autoridad que su jefe tiene como persona humana y que, por tanto, es congruente con el poder que tiene. Es decir que la conjunción de poder y autoridad en la persona adecuada es el binomio adecuado. Además, no será necesario explicar que un líder, un jefe puede perfectamente *ser humilde;* no tiene que ver ni la arrogancia ni la vanidad en el recto uso de la función de mando. Deberá recordarse el ejemplo que nos da la naturaleza en las huertas de frutales: los árboles que tienen la ramas dobladas y vencidas, son las que están llenas de frutos; en cambio, los árboles estériles están erguidos. Quien tuviera que estar recordando a los demás que tiene poder, lo hace indudablemente porque le falta autoridad.

Límites extrínsecos del poder

Hay quienes pensarán que la atención o cuidado de los subalternos no tienen tanta importancia, como lograr las metas que se han propuesto, y, efectivamente, en un grupo de combate, lo importante será alcanzar el objetivo que ha propuesto el comando, y así, sucesivamente, incluidos los tiempos de paz. Sí, es cierto, pero no podemos olvidar que aquellas acciones las ejecutan hombres, personas, es decir, individuos[5] singulares. Es por eso que para poder "medir" el poder, será necesario ver los resultados de conjunto y el mejoramiento de las personas singulares a mi cargo precisamente en la ejecución de lo dispuesto. Es decir, es sumamente importante el comprobar el mejoramiento del personal a mi cargo como personas, como individuos, de modo que la capacidad del individuo a mis órdenes mejore cada vez y lo haga más competente.

Por lo tanto, podemos afirmar:

El poder significa la capacidad de influir a través de la coacción externa en el comportamiento de las personas. Es decir, **el poder tiene una instrumentalidad para controlar externamente las acciones de quienes están bajo órdenes.**

Se ha de establecer claramente que el poder por sí solo no controla. Para que pueda ser aplicado es necesario que sean especificados los fines, las metas a las cuales uno se está dirigiendo y actuando. Es decir, **el poder suministra los estímulos externos para "coaccionar" a una persona a que "haga algo"**, y para esto es necesario que quien recibe las órdenes, al mismo tiempo, perciba que es un todo orgánico el que interactúa, es

5 No olvidemos que la palabra ***individuo*** viene de <indiviso>, es decir, ***no dividido***; por tanto, no es posible hablar de una **conducta con uniforme y otra conducta sin uniforme**, perdiendo de vista el principio personalista que en todo momento queremos dejar en claro.

decir, que hay una congruencia y unanimidad en la misma cadena de comando, la cual es conocedora, a su nivel, de las metas u objetivos propuestos.

Se ha de tener en cuenta que es evidente que no existe un "mecanismo de control perfecto" en una cadena o línea de comando, por el simple hecho que está compuesta por personas humanas, que son susceptibles de equivocarse, de fallar.

Existe otro tipo de "coacción", de "exigencia" a los demás, que está por encima de lo que se viene explicando del poder.

La capacidad de autocontrol para dirigir las acciones de modo conveniente a fin de satisfacer las necesidades o requerimientos de otras personas o de la propia Institución, a partir de las mismas cualidades de la "persona" constituida en un puesto de mando, es lo que se llama autoridad.

Motivación y conducción, como elementos del liderazgo eficaz

No está de más determinar que la misma EFICACIA supone la capacidad de adquirir las metas propuestas, mientras que la EFICIENCIA es la misma capacidad para desarrollar adecuadamente una acción, pudiendo decir, el desarrollo evolutivo de la misma acción. Quien tiene que ejercer un liderazgo, necesariamente debe preocuparse por alcanzar determinadas metas u objetivos[6]. Esa capacidad para obtener esos *logros* o *resultados* es lo que conocemos como *capacidad estratégica.*

Por otra parte, el mismo líder, el que está constituido en una función de mando tiene que conseguir que su institución, en todas sus facetas operativas, tenga una faceta *atractiva*, es decir que sus subalternos puedan encontrar que con las órdenes que obedecen y ejecutan se identifican con ellas, porque están persuadidos, convencidos, de la valía de quien las imparte, que además de su autoridad personal está constituida en un determinado puesto, y de la conveniencia racional de dichas órdenes y de los resultados que se han de obtener.

Quien tiene que ejercer determinadas funciones de mando debe tener también ciertas características, propias del liderazgo. El verdadero líder se siente impulsado a preocuparse no tan solo de que se hagan determinadas cosas o alcancen ciertos objetivos para que la Institución sea eficaz; tampoco le basta que esas cosas sean buenas o más o menos atractivas para las personas que han de ejecutar determinadas órdenes o misiones. El verdadero líder busca que las personas a sus órdenes actúen motivadas y con unas motivaciones trascendentes. El verdadero líder tiene una preocupación por toda su institución y se preocupa de que sus hombres crezcan en sentido de responsabilidad personal, es decir, está convencido que tiene a su mando hombres pensantes.

6 Podemos poner el claro ejemplo de un excelente equipo de jugadores de fútbol... en un inmenso campo verde... pero sin arcos...: sería materialmente imposible jugar ningún partido, aunque se tuviese a los mejores jugadores del mundo... No en vano está la afirmación aristotélico-tomista que en orden a la ejecución de un acto primero está el fin o meta y después los medios.

Al verdadero líder se le reconoce de una manera fácil: cuando falta todos lo extrañan, y muchas veces es harto difícil reconocerlo mientras ejerce el liderazgo. Aun así el verdadero líder es capaz de percibir los requerimientos no sólo de su Institución, sino de los hombres que tiene a su mando. Le preocupa el *valor real* de las acciones de sus hombres.

Podemos afirmar que los líderes no nacen: llegan a ser líderes a través de sus esfuerzos y fatigas personales, a través de un largo proceso en el que van adquiriendo la difícil capacidad de moverse por los demás, trascendiendo, dejando de lado su propio egoísmo o afán de protagonismo.

Se puede ver claramente que es una tarea difícil y ardua: aprender a usar el poder, es decir sus capacidades como estratega y como ejecutivo, porque no solo va por delante con las ideas, sino con el ejemplo personal; no exige algo que él no estaría dispuesto a hacer; actúa en beneficio de todos y no pensando en sí mismo. Es decir, debe ser alguien que "realmente tiene la camiseta puesta" y está dispuesto a jugarse el todo por el todo.

Naturaleza del liderazgo

Hay algo que el líder nunca puede perder de vista para serlo verdaderamente: tener conciencia de que sus subordinados o las personas que tiene a su cargo son personas humanas libres, pensantes, reflexivas, con capacidad de juicio.

El verdadero líder se preocupa por llegar al nivel de las motivaciones de las personas que dependen de él. El verdadero líder es consciente de que él no puede "imponer" motivaciones; no puede *dar una orden para que su gente esté motivada.* El verdadero líder no puede estar contento ni satisfecho si lo que ha logrado es ejercer el poder por miedo o coacción; de estarlo sería indicio de que le falta autoridad como persona.

El verdadero líder es capaz de ayudar a las personas a su cargo, desde fuera, para que mejoren sus motivaciones, sus incentivos. Una de sus principales preocupaciones habrá de ser de preocuparse de no ser él el obstáculo para que sus subordinados u hombres a su cargo puedan mejorar sus motivaciones; es decir, él no puede ser quien "desmotive" con su conducta personal, por su poca autoridad personal, a los demás, para quienes debe ser ejemplar.

Con el poder está manejando el ámbito de los actos externos. Con su autoridad personal está moviendo las motivaciones internas.

Podemos afirmar que el verdadero líder se toma la molestia de enseñar a pensar; de enseñar a juzgar; de enseñar a razonar; de enseñar a decidir; de enseñar a ser consecuente. Debe preocuparse por una realidad interna de su propia personalidad, de ser ejemplar para los demás.

El desarrollo de la autoridad

Nos podríamos ciertamente plantear las diversas modalidades de lograr lo que titulamos en este apartado..., pero no existe más que una única manera de desarrollar la autoridad.

Eso se llama ejemplaridad. La ejemplaridad es condición necesaria para el logro de la autoridad, y justamente la ejemplaridad es la misma fuerza del líder.

La autoridad es la capacidad que tiene el líder para apelar fácil y eficazmente a motivos profundos y serios; a convicciones que nacen de lo íntimo, en uso de la libertad de las personas. Las personas le obedecen por el vínculo que han logrado establecer por su valía personal.

La confianza en las intenciones de quien manda es lo único que puede dar origen a la autoridad. Esa confianza también se adquiere, imprescindiblemente, cuando se "confía" en las capacidades de una persona constituida en autoridad y que decide del modo adecuado.

La pérdida de la autoridad

Una persona que tiene mando va ganando autoridad en la medida que los demás ven que usa del poder adecuadamente. Es decir, el uso correcto y justo del poder genera autoridad.

Por eso es que está ampliamente demostrado que la autoridad se pierde cuando se usa incorrectamente del poder. Y podemos afirmar que se puede usar incorrectamente el poder de tres maneras distintas:

a. Uso injusto del poder.
b. No usar el poder cuando debe usarse.
c. Uso inútil del poder.

Epílogo

En definitiva, el verdadero líder es aquel que personalmente está cimentado en una conducta ética virtuosa; el hombre que se esfuerza por SER más cada día; por ser más congruentes sus actos con sus convicciones y que los demás ven y aprecian; que huye de los protagonismos de "luz de bengala".

Más que llamaradas que despiertan la atención, el verdadero líder es más bien, como la brasa, que desde su rescoldo da calor, sin llamar la atención.

Nota del autor:

Adaptado para los requerimientos específicos de Marina, de un ensayo del Profesor Juan Antonio Pérez López, del IESE (Instituto de Estudios Superiores de la Empresa, Barcelona, Universidad de Navarra).

La posmodernidad y los cambios en los militares latinoamericanos

Capitán de Fragata
Miguel Jiménez La Rosa

Introducción

El cambio en cualquier organización debe ser permanente y no enunciarse como un objetivo a corto plazo.

Maquiavello afirmaba: "No hay nada más difícil de emprender, más peligroso de dirigir, o más incierto en su éxito, que la introducción de un orden de las cosas".

La innovación, que es fundamento del futuro, no puede alcanzarse a menos que el nivel superior de la organización haya declarado un compromiso inquebrantable hacia su consecución, mediante la mejora continua de la eficacia. Es evidente que si "cambio" significa "futuro", habrá que concentrar el cambio en investigación y educación. La transformación militar es un proceso continuo y una actitud mental que se centralizan en los siguientes elementos: intelectual, cultural y tecnológico, aspectos que vienen experiementando cambios e influyen positivamente en la preparación profesional de los miembros de las Fuerzas Armadas.

Posmodernidad

El posmodernismo designa a un amplio número de ámbitos artísticos, culturales y filosóficos del siglo XX definidos en diversos grados y maneras por su oposición al funcionalismo y al racionalismo moderno.

Desde el aspecto sociológico, podemos decir que es el movimiento cultural observado en muchos países desarrollados, inclusive países latinoamericanos, en las dos últimas décadas.

Frente al compromiso riguroso de la innovación, el proceso y la crítica de las vanguardias artísticas, intelectuales y sociales al que considera una forma refinada de teología autoritaria, el posmodernismo defiende la hibridación, la cultura popular, el descentramiento de la autoridad intelectual y científica y la desconfianza ante los grandes relatos.

Podemos decir también que "posmodernismo" es el término que se ha usado para describir el confuso período o la situación en la cual el mundo se encuentra a sí mismo, después del esclarecimiento durante el cual se intentó hacer que todas las personas vieran las cosas de la misma forma racional.

Los cambios en los militares latinoamericanos en la posmodernidad

Durante la última década muchos son los tratados y estudios elaborados sobre las relaciones civiles-militares o a nivel de gobierno político-militares debido principalmente a la reorganización efectuada en las FF.AA. de los países latinoamericanos, principalmente por las nuevas misiones o roles aparecidos.

Sin embargo, muy poco se ha hablado sobre los cambios y su influencia en la profesión militar.

Las transformaciones que se dan en el mundo como producto de la globalización han originado una serie de cambios que abarcan tanto el orden internacional como el nacional, afectando a sectores políticos, económicos y sociales. Estos cambios han afectado a diferentes realidades, siendo una de las regiones más afectadas América Latina principalmente por el subdesarrollo, marginalidad y poca presencia del Estado.

Este entorno ha originado nuevas amenazas que afectan el desenvolvimiento de los Estados que, por su gravedad, han obligado a discutir hasta qué punto abarca el ámbito de seguridad y cuál es el papel que desempeña la defensa. Cuando nos referimos a las nuevas amenazas, aludimos al crimen organizado, migraciones, narcotráfico, terrorismo, delincuencia y reivindicaciones indigenistas.

Este horizonte nuevo afecta directamente a las Fuerzas Armadas y por ende a la profesión militar. Al tratar de analizar cuál es el impacto en la profesión debemos visualizar el desarrollo evolutivo del hombre y los cambios producto de la globalización que afectan a los Estados.

Empezaremos citando a *Moskus, Williams and Segal,* quienes en su libro *El militar posmoderno* explican que el posmodernismo es un movimiento iniciado en los años sesenta y que culmina en los años ochenta y se identifica en términos operativos como el pluralismo, fragmentación, heterogeneidad, permeabilidad y ambigüedad.

En Latinoamérica no se ha apreciado el efecto que se ve en los países del primer orden, pero ya se observan cambios sustanciales como el ingreso y aceptación de las Fuerzas Armadas en la democracia y el manejo público de los temas de defensa. La división de la sociedad, actualmente la ha afectado, se puede apreciar al ver que las personas ahora cumplen diferentes funciones, dentro de esta percepción se puede ver en el ámbito militar, ya que las FF.AA. de hoy no solo cumplen con su función militar como tales sino que, paralelamente, asumen otros roles e incluso nuevos trabajos.

Como producto de la globalización, las Fuerzas Armadas son las que han demostrado una mayor permeabilidad. Las fronteras abiertas y virtuales y los mercados transnacionales han dejado su impronta en los países latinoamericanos que se preocupan por mantener sus tradiciones.

Las variables heterogéneas también son aceptadas y se respetan mucho más que hace diez años.

Moskus, Williams and Segal plantean la tesis de que con el término de la Guerra Fría se inicia un período en que las formas militares tradicionales comienzan a cambiar hacia formas posmodernas, identificando al respecto cinco cambios organizacionales:

1. Interpretación entre las esferas civil-militares
2. Reducción de las diferencias organizacionales militares (roles de combate y apoyo)
3. Cambio de misiones militares hacia tareas no tradicionales
4. Uso de las FF.AA. en misiones internacionales
5. Internacionalización de las FF.AA.

Según *Huntington,* las formas modernas de los ejércitos aparecen a partir de 1808 en Prusia; en América Latina, a partir de 1820 y 1840 al dictarse las primeras reglamentaciones; en el caso de Perú, en 1827.

Referente a la genealogía de las FF.AA. en América Latina, hay similitudes que a la larga nos llevan a una convergencia ya que tuvieron en sus inicios una participación activa en el proceso independentista, confundiéndose en su nacimiento republicano con el Estado independiente.

Hay que tener en consideración que la historia de la milicia en América Latina difiere en los países del continente, puesto que si bien muchos se iniciaron con la creación del Estado, posteriormente no siempre evolucionaron en la misma forma.

Una característica que distingue a América Latina, fue la decisión que casi en su totalidad asumieron sus países de elegir la República como sistema de gobierno, y este autoritarismo que surge es consecuencia del modo de afrontar el peor problema de la época: la anarquía.

Es por ello que en el continente nacen sistemas políticos autoritarios, como un proceso de continuismo de la monarquía cuya relevancia está en la formación de las repúblicas y no en el crecimiento democrático.

Se debe considerar además las influencias endógenas y exógenas que ejercen las FF.AA. en la Región. En primer lugar por España durante el virreinato y luego por Alemania, Francia e Inglaterra; estas dos últimas en lo referente a Fuerzas Navales. Posteriormente se suman las de Estados Unidos desde la segunda mitad del siglo XX.

Estas consideraciones nos describen una profesión militar asimilada por rasgos muy importantes y con una tendencia histórica a desarrollar, un sentido de compromiso con el restablecimiento de un determinado orden.

A través de doscientos años las organizaciones militares han intensificado sus procesos de modernización institucional, convergiendo para incorporar nuevas tecnologías, aceptar nuevas misiones y complementar las diferencias existentes entre servicios, armas y rangos.

Ello ha conllevado a un mayor acercamiento entre las instituciones militares y las universidades y centros de educación superior, dándose una interacción resaltante y la confrontación de puntos de vista entre militares y civiles.

En consecuencia, actualmente en Latinoamérica el militar tiene que desarrollar más arraigadamente la interpretación de sus valores, entendiéndose estos como *patriotismo, valentía y honor y* considerándose también valores periféricos como el espíritu militar, abnegación, lealtad y compañerismo, obediencia y cumplimiento del deber. Es decir, colocan estos valores en la dimensión correspondiente, con fundamentos y justificación de una profesión singular.

La nueva tecnología aplicada a los sistemas de armas configurarán a mediano plazo militares tecnologizados, prácticos y menos burocráticos, con capacidad de mando flexible, dinámica y rápida, donde su lógica será dirigida a los sistemas de mando y control del adversario.

Es en este sentido que las nuevas organizaciones militares se orientan hacia pequeñas fuerzas con gran movilidad, buen poder de fuego y un desarrollo tecnológico adecuado, propio, apoyadas por el poder aéreo y con estrategias rápidas y versátiles.

Es importante señalar que en concordancia con las nuevas exigencias tecnológicas, el sistema educativo viene experimentando cambios en la medida que lo requiera la actualización del oficial para afrontar el desafío por venir.

Por último, la relación con los medios de comunicación tiende a ser consecuente: el desarrollo tecnológico gravita en los nuevos conflictos, que son difundidos a nivel mundial por televisión en directo, situando a los comandantes en una posición comprometida en que tendrán que fundamentar ante los medios sus decisiones; ello conlleva a que los éxitos y errores sean apreciados inmediatamente, en consecuencia el oficial del nuevo siglo deberá estar preparado para enfrentar este nuevo reto.

Por último, las decisiones a tomar por los nuevos comandantes serán acompañadas por un conocimiento legal o un asesoramiento cabal de la legislación internacional sobre conflictos, debido a que también en este campo la legislación es internacional y tiene fronteras virtuales.

Conclusiones

Para terminar, debemos tener en cuenta que en la actualidad es necesario que los oficiales desarrollen habilidades no natas para las nuevas nociones de la globalización, como son iniciativa personal, disposición al cambio, capacidad de adaptación, manejo de prioridades, conciencia crítica, ser interactivo, tener capacidad de gestión, desarrollo de interlocución a fin de tener capacidad de transmitir mensajes y poder trabajar en grupo. Podemos decir que el fin de todos estos cambios es lograr que las FF.AA. desarrollen una concepción válida con los problemas mundiales y busquen encontrarse con la posmodernidad para analizarla y aprovechar los beneficios que ella nos depara.

Es requerido en este contexto lo siguiente:

- Observar las tendencias mundiales, interpretarlas y asumirlas sin temor.
- Comprender al ciudadano y aceptar la profesión militar como una forma de servir a la sociedad.

- Prepararse continuamente aceptando los cambios tecnológicos, acompañando este proceso de un conocimiento del idioma de la globalización: el inglés.
- Estar dispuesto a la posibilidad de cambio.
- Conocer los cambios tecnológicos en la profesión militar de manera de introducirlos en las nuevas tareas emergentes.
- Tener conocimiento de las normativas en Derecho Internacional. Humanitario.

Bibliografía

- Stanley, Aronowilz – Henry Giroux: *Posmodernismo y Educación* (Políticos, cultural and criticism) University of Minnesota – Mineapolis – London 1993
- Perry, Anderson: L*os Orígenes de la Posmodernidad*. Madrid
- Harvey, David: *La condición de la Postmodernidad*. Buenos Aires,
- Donoso, José: *El Posmodernismo en donde van a morir los elefantes*. Revista *Signos,* volumen 33, págs. 71-83. Valparaíso, Chile 2000
- Cavarrubies, Jaime García: *El militar Posmoderno en América Latina*. Revista *Seguridad y Defensa* del centro Hemisférico de Estudios en Defensa. Otoño - 2002.
- Moskus, Wlliams and Segal, *The Postmodern Military*, New York. Oxford University, Press 2000. Page 4.
- Runsfeld, Donald H: *Transformando a los militares*. Revista *Foreing Affairs* Mayo/Junio 2002.
- Palma, Hugo y San Martín, Alejandro: *Seguridad y Defensa: Fuerzas Armadas en el Perú*. 2002.

Zona de Frontera del Putumayo: Urge su Integración a la Vida Nacional

Teniente Primero
Gregory Paredes Saavedra

Frontera del Putumayo



INTRODUCCIÓN

Como una contribución a un conocimiento más cercano de la grave problemática de las comunidades nativas de la Amazonía en la zona de frontera, particularmente de las del río Putumayo, presento a modo de informe los aspectos más saltantes de un estudio denominado: "Proyecto Desarrollo Frontera Putumayo – Perú"; el mismo que cuenta con la anuencia del Ministerio de Defensa y de la Institución, habiendo sido aprobado por diferentes entidades del Estado, las cuales se han abocado a los estudios para ponerlo en marcha.

Este proyecto, que fue elaborado por el suscrito en base a experiencias y rela-

ciones intersociales con dichas poblaciones ribereñas, se forjó en el período 2001-2003 cuando desempeñaba el cargo de Comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Amazonas* en el continuo navegar por nuestros ríos amazónicos resguardando nuestras fronteras.

Debemos señalar que este esforzado trajinar, ha llegado a calar en la formación de conciencia respecto a la necesidad de encontrar soluciones viables e inmediatas a esta dramática problemática, donde la explotación del hombre amazónico, la nefasta acción del narcotráfico y el terrorismo, así como la depredación de los recursos naturales y la indiferencia del Estado, han sumido en la pobreza y desesperanza más extremas a sus habitantes.

UN POCO DE HISTORIA

Desde hace aproximadamente tres décadas, la zona de frontera del Putumayo – Perú viene siendo escenario de insolubles problemas laborales, de narcotráfico y hasta de la posible injerencia foránea de las fuerzas armadas revolucionarias de Colombia que originan como consecuencia un considerable atraso en el desarrollo económico y social de la población, más aún de las comunidades fronterizas, las cuales conforman uno de los sectores más pobres y olvidados del país.

Los pobladores de la frontera del Putumayo son por antonomasia pescadores natos, actividad que no solo les da el sustento cotidiano, sino los medios económicos necesarios para vivir –aunque escasos– a través de la comercialización, sobre todo de peces ornamentales.

Sin embargo, estos pescadores artesanales del Putumayo solo obtienen precios ínfimos en las transacciones comerciales de sus productos hidrobiológicos, prácticamente son explotados por peruanos y colombianos inescrupulosos quienes, aprovechando las fronteras libres, amplias y abiertas de la zona de frontera amazónica, estafan escandalosamente a los moradores ribereños. Se puede afirmar que en el Putumayo, los recursos humanos, naturales e hidrobiológicos son saqueados descaradamente por inescrupulosos malos peruanos y extranjeros.

Esta problemática generada por la exclusión que sufre esta parte importante de nuestro país ha obligado a que gran parte de los pobladores se dediquen al cultivo ilegal de la hoja de coca que se destina al narcotráfico, flagelo que agrava aún más la problemática de esta zona sumiéndola en la desesperanza.

Sensibles ante esta palpable realidad, y en cumplimiento de la misión de contribuir al desarrollo socioeconómico de la nación, preservando la seguridad, soberanía e intereses del Estado, trato con este estudio de aportar ideas y soluciones, a fin de paliar esta problemática, siendo una de las más importantes incentivar la exportación de peces ornamentales, principalmente de la especie *Arawana (Osteoglosium bicirrosun),* como una modalidad alternativa al cultivo de la hoja de coca porque puede competir



B.A.P. Amazonas *(CF-11), unidad naval que resguarda nuestras fronteras y recursos de la Amazonía*

como una buena fuente de recursos económicos y, sobre todo, porque es una actividad propia del poblador del Putumayo.

UN AMULETO DE PAZ Y PODER

El pez *Arawana* es conocido en China como "pez dragón", una especie muy ligada a la tradición popular que representa la buena suerte y el poder, por tanto es un animal sagrado que todos respetan y quieren poseer. Su nombre se debe a la forma de sus aletas y modo de nadar, semejante al desplazamiento de un dragón chino, animal fabuloso de figura de serpiente; con pies y alas. En la conseja (fábula) popular china, el dragón es el *señor de la lluvia*.

Valga este bosquejo pintoresco para valorar la importancia de proteger la exportación de peces ornamentales al continente asiático, sobre todo a China, el país más poblado del mundo cuya demanda de la especie *Arawana* (pez dragón) supera con creces la oferta peruana y abre un horizonte económico prometedor para la zona de frontera del Putumayo. Es un rubro que puede llevar paz y esperanza a las comunidades nativas del Putumayo al mejorar su precaria economía, condición primordial para que alcance el desarrollo y el bienestar anhelado.

En consecuencia, urge echarse a andar y dar un primer paso para promover e incentivar mecanismos que formalicen la actividad pesquera, eliminando a los intermediarios y buscando una retribución económica equitativa para los pescadores.

Esto demanda crear fuentes de trabajo progresistas, permanentes y sostenidas a fin de lograr una mejor condición de vida para los lugareños que se refleje en obras sociales y también en un rechazo del trabajo ilegal de la hoja de coca.

Un segundo paso consistiría en promover la colonización de las tierras,

acción que iniciaría el proceso de creación de fronteras vivas.

Los siguientes pasos se darían articulando esfuerzos y aprovechando sinergias interinstitucionales, en forma coordinada con los órganos rectores de desarrollo social, para priorizar acciones de desarrollo en caseríos amazónicos de zonas de frontera.



Pez Arawana

REALIDAD SOCIOECONÓMICA

Las comunidades indígenas fronterizas peruanas que habitan en las riberas del Putumayo son poblaciones con niveles extremos de pobreza, sin ninguna garantía que las proteja en la comercialización de sus productos hidrobiológicos, lo cual las obliga a optar por el cultivo ilegal de la hoja de coca para agenciarse algún dinero, a pesar de poseer un potencial económico en la actividad pesquera de exportación de peces ornamentales. Pero esta actividad no está organizada ni regulada, ni cuenta con vías de comunicación terrestre para sacar sus productos y comercializarlos, teniendo que hacerlo por vía aérea, lo que eleva los costos operativos del propio trabajo.

Frente a esta realidad, el Perú está concentrando sus fuerzas en trabajar por los más pobres, acabar con el flagelo de las drogas, el terrorismo y fomentar nuevas fuentes laborales que contribuyan a resolver los problemas sociales que se presentan en las zonas más deprimidas del país. Trabajar de este modo es hacerlo con un objetivo nacional que conlleva indudablemente a una presencia efectiva del gobierno en las zonas abandonadas, sobre todo en las de frontera amazónica como la del Putumayo: una zona netamente cocalera donde la acción del narcotráfico y de los guerrilleros colombianos la ha convertido en tierra de nadie.

DESCRIPCIÓN GENERAL

Geografía

Las comunidades fronterizas del Putumayo se asientan en las riberas fluviales a lo largo de toda la frontera con Colombia, que tiene una longitud de 1.200 km desde Gueppi en el norte hasta el Álamo en el sureste.

El ancho promedio del Putumayo es de 700 metros, pasando de 80 a 1.400 metros cerca de la boca en Brasil; la velocidad de corriente es moderada, hasta de 3 nudos. La población de esta zona es de aproximadamente 7.400 habitantes que ocupan alrededor de 1.510 viviendas.

Las riberas del Putumayo son mayormente bajas, lo que hace que en épocas de creciente algunos poblados se inunden y se tenga que transitar de casa en casa en canoas, y muchas veces poblados enteros tienen que ser reubicados.

Sociedad

Los ribereños peruanos viven formando caseríos; en su mayoría los moradores de frontera desconocen a sus gobernantes, son socialmente poblaciones excluidas que viven en zozobra, entre la espada y la pared.

La comunidad ribereña se siente desorientada ante la indiferencia del Estado, que la hace vulnerable a la invasión foránea con su secuela de explotación, narcotráfico y terrorismo. Prácticamente, no existen fuentes de trabajo legales que le permitan mejorar su condición de vida.

Idiosincrasia

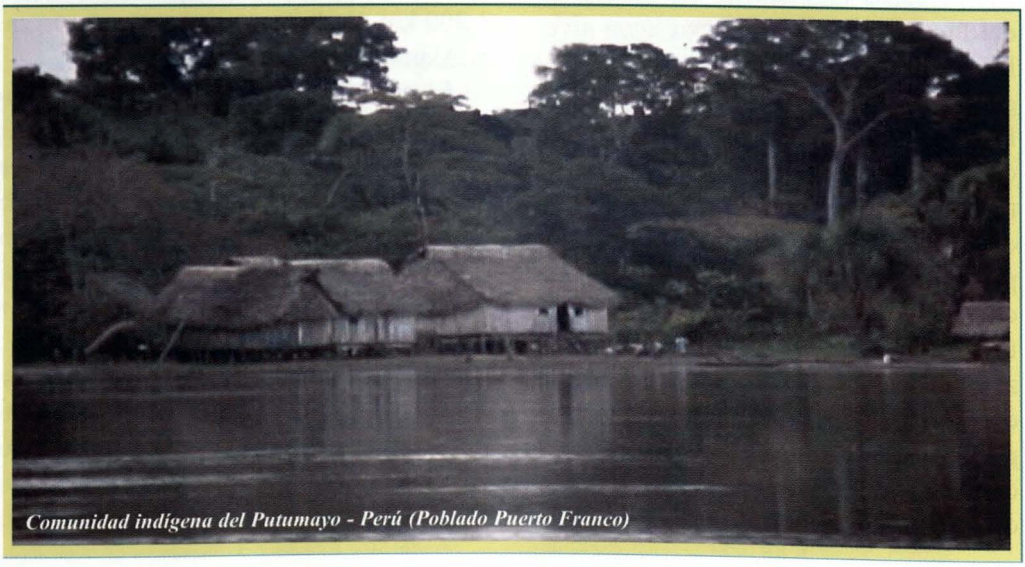
Los ribereños del Putumayo sienten que el país no los considera como ciudadanos con deberes y derechos; manifiestan que los marginan sin tomar en cuenta que también son peruanos, que están haciendo patria y son guardianes sin sueldo de nuestras fronteras; su único contacto con las autoridades se da solo en las acciones cívicas de donación de ropa, alimentos, medicinas, útiles escolares, etc., ... y luego nuevamente vuelven al olvido.

Educación

La mayoría de los centros educativos existentes son de nivel primario y están deficientemente implementados. El único centro con nivel secundario se encuentra en El Estrecho (capital del distrito del Putumayo), el cual está casi vetado a la mayoría de estudiantes que viven en pueblos alejados sin medios de comunicación.

Religión

Profesan la religión católica; la mayor iglesia que tienen está ubicada en El Estrecho y es dirigida por un misionero extranjero, quien periódicamente realiza peregrinajes por los pueblos del Alto y Bajo Putumayo.



Comunidad indígena del Putumayo - Perú (Poblado Puerto Franco)

Sanidad y salubridad

No se cuenta con un sistema de agua potable y desagüe. Son escasas las postas sanitarias regularmente dotadas. Las enfermedades que con más frecuencia se presentan en la zona son: parasitosis, anemia, enfermedades dermatológicas, paludismo, tuberculosis, hepatitis.

Energía y comunicaciones

En El Estrecho (capital del distrito del Putumayo) solamente se cuenta con servicio de energía eléctrica restringida; en el resto de pueblos la energía es casi nula, salvo en algunos que poseen grupos electrógenos pequeños. Las comunicaciones se realizan a nivel de radiofonía. No existe ningún tipo de comunicación telefónica.

Producción

La mayor parte de los pobladores ribereños se dedican a la agricultura artesanal, de subsistencia, cultivando mayormente yuca, plátano y frutales.

Economía

En las transacciones comerciales predomina el uso del peso colombiano. El comercio está prácticamente monopolizado por los llamados "chacarreros colombianos", quienes recorren los distintos poblados ofreciendo sus productos a un precio altísimo; también se utiliza el trueque. El combustible es caro y escaso. Otros ingresos económicos solo son provistos por actividades prohibidas por la ley. Por ejemplo: los cultivos de la hoja de coca destinados al narcotráfico (tanto en tierra peruana o, cruzando el río Putumayo, en territorio colombiano), la tala ilegal de madera, extracción de oro, venta de paiche seco para su comercialización (solo se permite para su consumo).

Política

El distrito del Putumayo pertenece a la región Loreto; su capital es la localidad de El Estrecho. La principal autoridad política es el alcalde; en el resto de poblados la autoridad recae en caciques o agentes municipales, y en algunos caseríos no existe autoridad política alguna. El último distrito creado en el Alto Putumayo es el de Soplin Vargas, que tiene por capital la localidad de Teniente Clavero.

Transporte

Los poblados colombianos del Bajo Putumayo (Tarapacá y Puerto Arica) cuentan con aeropuertos acondicionados para recibir aviones, helicópteros; mientras que en el lado peruano, en El Estrecho y Gueppi, pueden aterrizar hasta unidades tipo Antonov y Fokker. La Fuerza Aérea del Perú, mediante su pro-



Embarque vía aérea hacia el continente asiático



Embalaje en acuario para la exportación

grama de apoyo cívico, realiza vuelos charteados a las localidades de El Álamo, Corbata, Remanso, El Estrecho, etc.

El transporte fluvial se realiza mayormente por embarcaciones de comerciantes y canoas con motor peque - peque, además de los buques de las Marinas del Perú y Colombia en sus viajes de acción cívica.

POTENCIAL PRODUCTIVO

Actualmente la demanda mundial de peces ornamentales supera la producción ofertada, lo que convierte a esta actividad piscícola en una fuente importante de recursos económicos para las comunidades fronterizas.

De la Amazonía peruana se exportan unas 108 especies de peces ornamentales, casi todas provenientes de la recolección de los ecosistemas naturales; la reproducción en viveros piscícolas adecuados es aún incipiente.

Se estima que la Amazonía peruana ofrece un potencial de unas 150 especies de peces ornamentales de exportación, de allí la necesidad de fomentar su conservación con tecnologías adecuadas y evitar su depredación.

Por el lado de los importadores, el *ranking* mundial lo lidera Estados Unidos con el 24 %, lo siguen el Japón con el 14 % y los países de la Unión Europea, en especial Alemania (9 %), Francia (8%) y el Reino Unido (8%).

En el Perú, las principales zonas en las que se crían y habitan los peces ornamentales pertenecen a ámbitos de extrema pobreza donde viven las comunidades nativas, por ello alcanzar una explotación racional tendrá un beneficioso impacto social en el desarrollo de estas comunidades.

Del total de la oferta mundial, más del 50 % abastece a países del Asia.

Potencial de exportación de peces ornamentales (*Arawana*).

- Bajo Putumayo
  400,000 alevinos (febrero a junio)
- Alto Putumayo
  300,000 alevinos (setiembre a diciembre)

COMPETITIVIDAD EN CADENA

Es una propuesta que plantea realizar el proceso de comercialización sin intermediarios, para así reducir la informalidad laboral y la explotación humana, de tal suerte que se pueda mejorar el precio unitario y el margen de utilidad para el pescador de la zona.

La competitividad en cadena pro-

mueve las mismas posibilidades de desarrollo y crecimiento para todos los pueblos. Se puede entender como un sistema que consiste en aprovechar las riquezas que tiene el país, partiendo de las empresas y localidades más pequeñas, para ir atendiendo progresivamente las demandas de las escalas regionales, nacionales y, finalmente, la demanda internacional.

En el rubro de exportación de peces ornamentales, el Perú cuenta con una producción total estimada de 700,000 alevinos de *Arawana* (pez dragón) por temporada anual, con proyección a aumentar esta cifra con el apoyo gubernamental de la administración que se inicia.



Ruta aérea a seguir en la articulación comercial de las comunidades del Putumayo - Perú al continente asiático

EL ÉXITO DEL "PROYECTO DESARROLLO FRONTERA PUTUMAYO-PERÚ", TIENE POR BASAMENTO LA INTEGRACIÓN DE LOS PUEBLOS DEL PUTUMAYO Y SU ARTICULACIÓN ECONÓMICA Y FÍSICA AL DESARROLLO DEL PAÍS.

Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P. *Callao*

Teniente Primero (r)
Ernesto Montalgne Vidal

La lectura del artículo "Personaje" escrito por el periodista Armando Bustamante Petit, en la revista *Etecé* del 15 de mayo del 2003, ha traído a mi memoria recuerdos relacionados al tema del reportaje que dicho periodista hiciera a un señor de nombre Kurt Maniak, ex tripulante del mismo buque en el que tuve el honor de servir 27 años después de que lo hiciera Kurt, cuando la M/N *Monserrate* de bandera del Tercer Reich se encontraba fondeada en nuestro primer puerto, impedida de zarpar por haber declarado el Perú la guerra a la Alemania nazi en 1941.

A Kurt Maniak solo lo conozco por una conversación telefónica que tuve el placer de entablar con él a raíz del artículo citado, pero mi hermano Alfonso, cirujano que trabajó como médico titular del Hotel Crillón durante muchos años, sí lo conoció y lo trató muchas veces en función de su trabajo.

El *Monserrate* era un buque de carga y pasajeros, construido en el astillero Bremen Verlkan Yard (Bremen Vegesak, Alemania) en 1938, nave que fue incorporada a la flotilla de buques auxiliares de nuestra Marina de Guerra al poco tiempo de comenzada la Segunda Guerra Mundial, rebautizándosele como B.A.P. *Callao*.

Tenía una eslora de 459 pies, una manga de 56 pies y un calado a máxima carga de 22 pies. Su desplazamiento máximo era de 7.790 toneladas y estaba propulsado por un motor diesel MAN que le permitía alcanzar una velocidad de hasta 14 nudos. Su dotación era de 13 oficiales y 87 tripulantes.

Cuando pasó a manos de nuestra Armada, en 1941, tuvo que ser reconstruido por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) pues su última tripulación alemana, siguiendo órdenes de su gobierno, trató de incendiarlo y hundirlo.

La tripulación de la otra nave gemela, la M/N *Leipzig* , si cumplió su cometido y ese buque se encuentra hundido en el mar de Grau frente a nuestro primer puerto.

El B.A.P. *Callao* sirvió eficientemente en nuestra Escuadra durante 31 años y a mí me tocó ser parte de su historia, como a muchos otros oficiales de nuestra Armada.

Terminaba el mes de setiembre del año 1964 cuando me encontraba sirviendo como Oficial de Ingeniería en el crucero B.A.P. *Bolognesi*, en ese momento al ancla en el puerto del Callao. Era una fría mañana y me sentía preocupado por no haber tenido tiempo de prepararme para los exámenes de ascenso. Mi trabajo de ingeniero a bordo del *Bolognesi* me absorbía mucho tiempo y por eso iba dejando –para después– el inicio del repaso de los cursos en los que sería examinado para desempeñarme eventualmente como Oficial de Cubierta.

Los exámenes de ascenso se rendían en octubre y el primero de enero se nos comunicaban los resultados y de estos dependían los ascensos.

Esa mañana, un alférez de fragata me contó que el B.A.P. *Callao* estaba por zarpar de nuestro primer puerto llevando harina de pescado con destino a Rótterdam y Hamburgo, y que se había enterado de que le faltaba un oficial para ocupar el cargo de Jefe de Operaciones. Yo sabía que si un oficial se encontraba navegando en aquellos días en los que sus compañeros de promoción estaban rindiendo exámenes de ascenso, al ausente se le dispensaba de las pruebas académicas y ascendía sin más recomendaciones que las que se obtenían de su foja de servicios. Me dije: esta es mi oportunidad de dejar atrás mis preocupaciones y salir bien sin hacer daño a nadie y sin traicionar a mi conciencia.

Ese mismo día, fui destacado al buque, hecho que me dispensaría de los exámenes. Sin embargo el viaje número 20 del B.A.P. *Callao* se fue retrasando por diversas razones hasta el 5 de diciembre y tuve que asistir a las aulas de la Escuela Naval con mis compañeros de promoción para dar los exámenes, los cuales aprobé quedando apto para ascender a Teniente Primero.

¡Leven anclas...!

Cuando zarpamos del Callao era el 5 de diciembre, un día antes de mi onomástico número 29 y no me imaginaba que ese viaje iba a ser una de las experiencias inolvidables de mi existencia. Cargados con las 7.800 toneladas de harina de pescado, máximo permitido por sus bodegas, iniciamos la travesía desde uno de los muelles del terminal marítimo del Callao, con la asistencia de remolcadores para dejar la rada interior. Ya fuera de esta y sin nuestras escoltas dejamos la última boya del canal de salida y poco a poco se fue perdiendo en el horizonte la silueta querida de nuestro primer puerto. Como Jefe de Operaciones me correspondían las guardias de 16:00 a 20:00 en las tardes y de 04:00 a 08:00 en las mañanas. El zarpe fue a las 10 a.m., de tal manera que terminado el "puesto de maniobra" pude dedicarme a las actividades rutinarias de mi cargo.

En este viaje llevábamos ocho pasajeros civiles, entre damas y caballeros, todos relacionados con autori-

dades de la Marina, por lo que lo primero que hice fue colocar, para ellos, en el comedor una carta Mercator de gran escala que ocupaba casi todo un mamparo en la que había trazado los rumbos que seguiríamos en la navegación desde Panamá, por círculo máximo, hasta Rótterdam. Un alfiler con su banderita que diariamente, a la misma hora iría desplazando sobre el rumbo, les indicaría nuestro avance en el viaje.

El tramo del Callao a Panamá fue un viaje a vista de costa casi en su totalidad y con mar tranquilo en el que pasajeros y oficiales, iniciamos un acercamiento mutuo y un conocimiento de la nave en la que conviviríamos en un espacio relativamente pequeño por cerca de veinte días, tiempo calculado para llegar al primer puerto europeo: Rótterdam, si hiciéramos una navegación en mar calmo con una velocidad promedio de 12 nudos.

Un buque fantasma

Según lo programado, al cuarto día de nuestro zarpe del Callao nos encontramos cruzando el famoso Canal de Panamá, cruce que experimentaban por primera vez algunos pasajeros. Nos tomó ocho horas, luego de lo cual desembarcó el práctico norteamericano y pronto nos encontramos navegando con rumbo a nuestro primer punto de recalada en el mar Caribe: la isla Sombrero, llamada así por ser una pequeña superficie de tierra de muy poca altura y por lo tanto difícil de divisar si no fuera por el faro colocado en su centro geométrico. Islote y faro semejan desde la distancia un sombrero mejicano, de allí su nombre. El mencionado islote es la tierra más oriental del grupo de las Islas Vírgenes y debíamos pasarlo dejándolo por nuestro lado de estribor, antes de enfrentarnos al vasto océano Atlántico.

Poco antes de divisar la isla Sombrero el oficial de guardia observó que un enorme carguero se aproximaba a nosotros de vuelta encontrada y en rumbo de colisión. Como era de día, se hicieron los respectivos toques de sirena, señales visuales del reglamento internacional para prevenir abordajes en la mar, pero como aquella nave no respondía a nuestras señales tuvimos que realizar, como último recurso, un rápido cambio de rumbo para que pasáramos suficientemente claros uno de otro. Tampoco las llamadas por radio al buque fantasma habían dado resultado y había seguido acercándose temerariamente, como queriendo embestirnos. Gracias a la pericia de nuestro comandante logramos salir de este primer incidente que pudo terminar en una colisión tremenda que nos hubiera mandado al fondo del mar. Al fin, pasamos tan cerca uno del otro que fácilmente logramos identificar a simple vista su nombre y bandera. Sin embargo, no logramos ver persona alguna en su puente de mando, ni en cubierta, por eso el calificativo de "buque fantasma" que le pusimos. Reportamos por radio a las autoridades del Canal de Panamá su comportamiento para que se le impusiera la sanción correspondiente. Este fue el primer incidente en nuestro viaje.

En condiciones extremas

Habiendo dejado atrás el primer punto de recalada, adoptamos el rumbo que indicaba el cálculo para nuestra navegación por círculo máximo. Pocas horas más tarde recibimos el primer mensaje meteorológico que informaba la formación de un centro de baja presión, al que nos acercábamos peligrosamente en nuestra ruta. Simultáneamente el cielo comenzó a encapotarse y el mar a agitarse. Se dieron las órdenes para adoptar las medidas de seguridad y hacer estanca integralmente a nuestra nave. Fue el inicio de una navegación en condiciones de extrema dureza a la que llegamos poco a poco y que fue aumentando hasta convertirse en una tormenta tropical de proporciones. El estado del tiempo producía en nuestro buque, su tripulación y pasajeros una serie de reacciones, cuyo recuerdo aún hoy me sobresalta. Esta tormenta que duró 20 días no permitía que pudiéramos situar en la carta nuestra posición verdadera. No había un minuto de calma, no había horizonte, ni sol ni estrellas a las que pudiéramos observar, de tal manera que los sucesivos cambios de rumbo del plan de viaje sobre el circulo máximo debíamos hacerlos por "estima", o sea aplicando simplemente la ecuación $e=v.t$ (espacio es igual a velocidad por tiempo). No podíamos por consiguiente calcular el "efecto corriente", tan necesario para corregir posiciones estimadas. En pocas palabras, estábamos navegando casi a ciegas. Este fue el segundo incidente del viaje: navegar solo por estima dentro de una tormenta.

Desde que la corredera pitómetro, situada en el casco del buque, ofrece una lectura poco confiable al estar ligada a la máquina de propulsión, la lectura de "velocidad" más cercana a la velocidad real se obtiene normalmente a través de un instrumento denominado "corredera mecánica", que no es otra cosa que un pequeño "artefacto en forma de torpedo de bronce" unido al buque por una cuerda que este arrastra por su popa. Esta corredera registra a través de un mecanismo de relojería la velocidad real de la nave. Lamentablemente el equipo fue arrancado por el temporal a los pocos días de meternos en él. Este fue el tercer incidente del viaje, muy grave por cierto, razón que me ha llevado a escribir esta crónica .

Considero como cuarto incidente del viaje las vicisitudes que pasaron las personas que se encontraban a bordo. Por ejemplo, la fractura de un brazo que sufrió uno de los pasajeros al caerse de su litera. La dificultad que teníamos todos para descansar en nuestras literas durante la noche. El sentarnos a la mesa en el comedor para tomar nuestros alimentos, lo que resultaba imposible si no estábamos amarrados alrededor de la mesa. Que por esta razón nuestros alimentos eran solo platos secos, pues en la cocina no se podía preparar nada líquido en la pailas. El temor del pasaje y de la misma dotación cuando los cabeceos y otros movimientos del buque parecían que nos llevarían al fondo del mar. También la ansiedad de los pasajeros cuando al mirar diariamente la carta del

Atlántico colocada en el comedor notaban que nuestro avance era mínimo. El tenebroso sonido del viento, el ruido del mar contra el casco, el cielo siempre encapotado o la lluvia torrencial, producían un gran temor en todos.

Los oficiales que montábamos guardia en el puente nos enfrentábamos cuatro horas seguidas, de día como de noche, a grandes tumbos viendo desaparecer la proa bajo la espuma de las olas, espuma que golpeaba los gruesos vidrios de las lumbreras del puente y sintiendo el temblor del viejo casco que parecía querer abrirse allá abajo en las sentinas. Los oficiales y tripulantes terminábamos el servicio molidos física y mentalmente y era desesperante el no poder descansar apropiadamente en nuestros camarotes, pues entre rolidos, cabeceos y ruidos propios del buque no se podía pegar los ojos sino por momentos. y esto era todos los días, sin pausa. Nuestro capitán (ya fallecido) dio muestras de un gran sentido de responsabilidad permaneciendo alerta en su puesto de mando todas las horas del día y de la noche. Era increíble, allí se alimentaba y cuando el cansancio lo vencía lo más próximo a un descanso para él era cabecear unos momentos.

En este estado de cosas se presentó el quinto incidente que nos produjo la mayor de las decepciones. A medio Atlántico, aproximadamente, se rompió la camiseta de uno de los cilindros en la máquina propulsora, por lo que quedamos al garete en medio de ese mar encrespado. Fue una labor propia de titanes la que desarrolló el personal de Ingeniería para retirar la pieza y desconectar del sistema la unidad dañada. Al lograr esto, luego de muchas horas de trabajo, se reanudó la navegación con la consiguiente pérdida de potencia y velocidad. Un sonido adicional se vino a sumar a los ya existentes, pues el pistón desconectado producía un ruido muy desagradable cuando escapaba, a través de él, el aire dentro de la sala de máquinas. Este grito agónico se escuchaba en todo el buque en forma rítmica y constante.

Como el fuego de un cigarrillo

Cuando los cálculos náuticos estimados nos permitieron creer que estábamos en una posición apropiada y a distancia de intentar obtener una posición real para trazarla en la carta de navegación, pusimos en servicio el radiogoniómetro con el que luego de varias horas de intento logramos conocer nuestra posición y ubicarnos geográficamente en dicha carta muy aproximadamente. Según el equipo mencionado, estábamos a poco más de 200 millas de la isla San Miguel, del grupo Azores, por supuesto que a muchas millas de donde suponíamos que estábamos. Se enmendó el rumbo para dirigirnos a ese puerto, lo que coincidió con el inicio de una mejora del estado del tiempo.

Al día siguiente pudimos entrar en contacto radial con la estación de prácticos de San Miguel e iniciamos la etapa final de aproximación a la isla y, aprovechando que la mar ya lo permitía,

hacer muchas cosas dejadas de lado durante tantos días, como por ejemplo inspeccionar la carga.

En aquellos años los embarques de harina de pescado se hacían en sacos de 50 kilos. El producto era inflamable al contacto con el agua de mar. Si se mojaba entraba en combustión y al igual que el fuego de un cigarrillo iba consumiéndose poco a poco poniendo en peligro a la nave. En la inspección se encontró que de un grupo de sacos en la bodega uno se había mojado y que la combustión se había iniciado. Tuvimos que echar de inmediato al mar los sacos malogrados. En esta operación, iniciada poco antes de ingresar al puerto de San Miguel, falleció un marinero al desplomarse desde un entrepuente a la última cubierta de la bodega. Fue un accidente que se produjo cuando este joven pidió permiso al contramaestre para ir al baño y en lugar de caminar por los entrepuentes y salir por la escala respectiva, quiso acortar camino y cruzó por una esquina de la bodega, perdiendo el equilibrio. Se mató instantáneamente. Fue el sexto incidente grave acaecido en este viaje.

Recibimos al práctico portugués y entramos a puerto con una felicidad ensombrecida por la muerte del joven marinero, a quien en puerto se le hizo embalsamar y en una caja mortuoria regresó al buque para su posterior viaje y sepultura en el Callao.

Nos enteramos por boca del práctico que la tormenta por la que habíamos atravesado había mandado al fondo del mar a un carguero noruego. Nosotros habíamos escuchado su pedido de auxilio y también la respuesta de otras naves que estaban más cercanas. De ninguna manera hubiéramos podido acercarnos a esa nave, ya que en esos momentos nuestro buque se encontraba realizando los trabajos para reanudar su marcha normal, luego del incidente en la máquina principal.

Días después en Rótterdam veríamos en un periódico local la fotografía del buque "fantasma" hundiéndose. Los pasajeros fueron salvados, en su totalidad.

En la rada interior del puerto de San Miguel de Azores había varios buques mercantes que se había refugiado allí, al igual que nosotros, para inspeccionar daños, reabastecerse de combustibles, víveres o revisar la estiba de sus cargas. Es así como el comandante de mi buque me pidió que visitara dichas naves a fin de comprar una "corredera" para reemplazar la que perdimos en el temporal.

Nobleza obliga

Tome la lancha de nuestro buque y me dirigí al navío más cercano que resultó ser un carguero alemán. En el portalón me recibió un oficial a quien manifesté en ingles mi deseo de conocer a su capitán, pues venia en misión oficial a pedir un servicio. Fui conducido ante el capitán en su camarote quien se encontraba uniformado con el característico y universal uniforme negro de invierno de los marinos. Me pareció estar ante el comandante de una nave de guerra. Noté, sin embargo, que en su uniforme desentonaba la correa

del pantalón, pues no era la correspondiente de color negro sino una blanca que se usa en el uniforme de verano.

Le explique en inglés el objeto de mi visita, y con gran sorpresa de mi parte accedió de inmediato a mi pedido, pero no prestada ni vendida sino como obsequio, ordenando a su contramaestre que me entregara una corredera, la que resulto ser nueva, en su caja de fabrica. Mientras me dirigía al pañol siguiendo a aquel hombre de edad madura, me sorprendí cuando me dijo en buen inglés que el había servido en sus años juveniles como marinero de cubierta en el *Monserrate*, y que había sido enviado a un campo de concentración en Texas con casi toda la tripulación, obligados a dejar el Perú por el Gobierno del presidente Prado. Esto me lo decía mientras señalaba a nuestro B.A.P. *Callao*, fondeado a corta distancia: noté una gran emoción en la voz del viejo lobo de mar cuando me entregó el equipo.

De regreso a bordo reporté a mi comandante lo acontecido dejando en sus manos la nueva corredera mecánica. Le pedí permiso para hacerle llegar al Capitán una de mis correas negras, lo que hice, acompañándola de una nota en la que más o menos le decía que aceptara mi pequeño obsequio con el que deseaba contribuir a la pulcritud de su vestimenta naval. Me contestó al poco rato por radio con un lacónico *thanks very much sir.*

Zarpamos a las 48 horas con mar tranquila y con las esperanzas renovadas de concluir la primera parte del viaje sin más novedades. El resto de la travesía transcurrió sin mayores contratiempos y cumplimos con nuestras entregas de la carga en los grandes puertos de Rótterdam y Hamburgo, pero las congestiones en ambos, por la cantidad de buques que debían ser atendidos, me permitieron tomar un vuelo a París y visitar por casi 48 horas a unos familiares.

Antes de iniciar el viaje de regreso recibimos instrucciones de Lima de proceder al puerto de Rouen en Francia para cargar fierro en barras con destino a la siderúrgica de Chimbote. El cargamento ocasionó que el compás magnético del buque se descompensara totalmente, lo que nos obligó a hacer una escala técnica, no programada, en el puerto de Plymouth, Inglaterra, asunto que considero como sétimo y último incidente del viaje n.º 21.

Luego de solicitar a la Armada Británica un técnico para que realizara el trabajo de compensar el compás y confeccionar una tablilla de desvíos, lo que hizo en pocas horas, reanudamos el regreso a la patria con buen tiempo, llegando a Chimbote el 15 de marzo. Este periplo, denominado "viaje comercial n.º 21", nos tomó tres meses y 10 días en los que el suscrito y los demás compañeros de trabajo tuvimos nuestras propias vivencias y experiencias netamente marinas que estoy seguro nos sirvieron en el desempeño futuro de nuestras carreras. De los oficiales que continuaron la carrera naval, el comandante (q.e.p.d), el segundo comandante y el jefe de ingeniería lograron, pasado el tiempo, alcanzar el máximo grado en la

carrera naval.

Otros, como el suscrito, nos fuimos retirando de la carrera luego de alcanzar diferentes grados, buscando nuevos horizontes. A mí me tocó recibir la noticia de mi ascenso al grado de Teniente Primero, tan pronto tocamos el puerto de Rótterdam el día 6 de enero de 1965. Continué en la carrera dos años más y pedí mi pase al retiro por razones particulares, pero nunca he dejado de añorar los 15 años en los que serví a mi patria vistiendo el uniforme de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El B.A.P. *Callao* siguió efectuando viajes comerciales por algunos años más hasta que, cansado por sus largos años de servicio, fue dado de baja. Hoy tenemos otra nave con ese nombre, aunque de otro tipo y para otros propósitos estratégicos.

Para terminar esta crónica, que espero haya traído recuerdos a quienes también formaron parte de la dotación en el viaje 21, quiero rendir mi homenaje a ellos y a todos los hombres que alguna vez tripularon el *Monserrate*, verdadero buque escuela para muchos marinos alemanes y peruanos.

Fracturas por estrés en las escuelas de Formación Naval

Capitán de Fragata SN (MC)
Marco Salazar Rojas

Uno de los problemas a afrontar durante las primeras fases de entrenamiento del personal en las escuelas de formación militar en general, y en particular en los centros de formación naval, lo constituye las lesiones denominadas fracturas por estrés *(stress), que por su presentación progresiva con la única manifestación de dolor intenso en la zona afectada muchas veces es inicialmente desestimada por los instructores de formación física derivando en la detección tardía del problema, siendo necesaria la inmovilización del miembro afectado y reposo físico prolongado para su restablecimiento apropiado. En la presente revisión pretendemos explicar los mecanismos de la lesión, el diagnóstico precoz y las posibilidades de prevención sin afectar el cronograma de preparación física.*

Antecedentes históricos

Las fracturas de estrés fueron descritas originalmente en 1855 por un médico militar prusiano llamado Briethaupt, quien efectuó la descripción de los síntomas, los signos clínicos y de la historia natural de las fracturas por estrés de metatarsianos en soldados, comúnmente conocidas como *fracturas de caminante* o *Deutschlander's fracture*[1], quienes presentaban dolores persistentes en los pies, que empeoraban con la marcha prolongada del entrenamiento militar.

El primer examen radiológico documentando una fractura de estrés fue realizado poco después del descubrimiento de los rayos *X*. En 1897, mediante este medio diagnóstico se descubrió que la lesión más frecuente de un recluta militar se debía a una fractura de los metatarsos, por lo que se le denominó *fractura de la marcha*.

En 1958, se hizo la primera descrip-

1 Resnik D; Goeger TG, Niwayama G. "Stress fractures". En Resnik & Niwayama. *Diagnosis of bone and joint disorders.* 2da. Ed., Saunders, USA, 1998, pp. 2773-91.

ción de *fracturas por estrés* en atletas, hecha por Devas, quien basó sus estudios en exámenes radiológicos, haciendo la correlación del lugar del dolor con las mínimas alteraciones radiológicas de los atletas. De esa forma se determinó que estas fracturas son más frecuentes en miembros inferiores a nivel de tibia, metatarso y fémur, y en menor proporción en pelvis y peroné.

Sin embargo, solo era posible detectar radiológicamente las fracturas por estrés, aproximadamente después de nueve días luego de instalados los síntomas de dolor y limitación funcional, gracias a la formación de tejido de reparación ósea (callo óseo) en la zona lesionada.

Recuerdo anatómico y funcional

El tejido óseo constituye el sostén de la estructura corporal. Se trata de un tejido viscoelástico y anisotrópico, característica que determina la resistencia a la dirección y velocidad de la carga. El colágeno (90% del tejido orgánico del hueso), determina la mayoría de las respuestas al estrés. Los cristales de hidroxiapatita de calcio constituyen el 8% del peso del hueso cortical, el cual debe interactuar con el colágeno no mineralizado.

Mecanismo fisiopatológico de la lesión ósea

Las fracturas por estrés se producen en un hueso de resistencia elástica normal como resultado de una excesiva actividad muscular realizada de manera **repetitiva** (fracturas por fatiga), frecuente en deportistas, con localizaciones en la tibia para corredores, y metatarsianos para reclutas militares; fuerzas relativamente normales sobre un hueso debilitado (fracturas por insuficiencia), frecuentemente halladas en pacientes con osteoporosis; de manera que se produce edema en la médula ósea, pero no por una rotura franca de la corteza. Estadísticamente, las mujeres son más proclives que los hombres a sufrirlas, este tipo de fractura se ha incrementado, sobre todo en la tercera edad. El retardo en el diagnóstico o el error que se produce con frecuencia, al confundirla con una enfermedad tumoral ósea, forman parte de los principales problemas a los que debemos enfrentar los médicos.

El aumento de actividad muscular hace que el hueso responda con un proceso de remodelación e hipertrofia (engrosamiento cortical), pero hay una etapa transitoria de reabsorción ósea en la que el hueso es relativamente débil, y se vuelve más vulnerable a este tipo de fracturas debido al desequilibrio existente entre la resistencia ósea disminuida, y el aumento de la fuerza y tono muscular.

Dentro de las afecciones del aparato locomotor axial, el dolor lumbar es el síntoma musculoesquelético más común en el deportista en ocasiones provocado por fracturas de estrés, entre otras lesiones causadas por sobreesfuerzo en el deporte. En este grupo se incluyen *espondilolisis*

y *espondilolistesis*[2], como causas frecuentes de lesiones crónicas del raquis en el deportista.

Los deportistas, por ejemplo, al realizar ejercicios de carácter intenso o repetitivo, disminuyen la capacidad de los músculos para absorber parte de las fuerzas, las que se transmiten al hueso en mayor medida.

Al respecto, STANITSKY y COLS[3]. sostuvieron que la acción muscular repetitiva y rítmica predisponía a la lesión ósea. En una situación de alta demanda, concentrada por los elementos de inserción al hueso, en la cual no había tiempo suficiente para la reparación normal del hueso, estas reiteradas fuerzas musculares provocaban suficientes traumas submáximos no resueltos como para causar una fractura por estrés.

Por otro lado LI y COLS[4]. demostraron que la respuesta osteoelástica inicial al estrés puede superar la formación de hueso nuevo. El nuevo régimen de sobrecarga puede tardar más de dos semanas antes que el hueso responda con aumento en la mineralización y resistencia. Este hallazgo de investigación en un modelo animal, fue clínicamente comprobado en estudios con reclutas militares que modificaron su entrenamiento en la tercera semana crítica y presentaron una frecuencia un tercio menor de fracturas por estrés en miembros inferiores que el grupo control que no realizó modificaciones en la tercera semana.

Factores predisponentes

Las escuelas de formación militar, entre las que consideramos a los centros de formación naval, tienen en común que, en las fases de adoctrinamiento, se predispone a los alumnos a una serie de factores de riesgo, entre los que se debe tener especial atención a:

1. Reciente incorporación a la actividad física.
2. Uso de calzado inadecuado para la actividad física a realizar.
3. Práctica repetitiva de una actividad física sobre terreno duro.
4. Deportes de alta competición.
5. Práctica de otros deportes además de atletismo.
6. La climatología.
7. El estrés y la fatiga, el desbalance sueño / descanso.
8. La constitución morfológica y antropométrica predisponente.
9. La falta de calentamiento previo al entrenamiento y a la competición.
10. La alimentación inadecuada.

Cuadro clínico

El síntoma comúnmente reportado es el ***dolor*** insidioso relacionado con la actividad, que cede con el reposo del miembro afectado. Con la actividad con-

---

2 Luke, A.; Micheli, L.J. "Spondylolysis and Spondylolisthesis: principles in diagnosis and management". En *International Sport Medicine Journal, 1*(4), 2000.

3 Stanitsky y Cols. Stress Fractures. En: *The American Journal of Sports Medicine*, 6: 391-396.

4 Li y Cols. Ostheal response in animal model. En: *The American Journal of Sports Medicine*, 113: 285-294, 1985.

tinua y la consecuente afectación ósea, el dolor usualmente se vuelve constante. Los síntomas a menudo se presentan por dos a tres semanas, pero pueden evolucionar desde veinticuatro horas hasta cinco semanas o aún más.

Los hallazgos del examen físico incluyen dolor localizado, edema, aumento de temperatura y eritema. Se debe realizar una completa exploración biomecánica, buscando principalmente una excesiva pronación subastragalina, desequilibrios musculares, debilidad, rigidez o diferencias en la longitud de las piernas[5].

La localización de la lesión afecta la detección clínica, el diagnóstico es especialmente difícil en el tarso, fémur y platillo tibial entre otros, sin embargo las lesiones que comprometen el resto de la tibia, peroné y metatarsos puede ser diagnosticada con una certeza clínica razonable.

Si las fracturas por estrés se localizan en metatarso o peroné distal y el deportista es principiante, frecuentemente son bilaterales.

Se han descrito fracturas de las ramas del pubis, las cuales representan un pequeño porcentaje de las lesiones por estrés que experimentan los deportistas. WACHSMUTH describió estas lesiones por primera vez en 1937 en 3 reclutas militares. Una revisión de lesiones asociadas a la práctica de correr describió una incidencia global de 1,25% para fracturas de pelvis. Se cree que se debe a estrés por tensión producido por los músculos que se insertan en las ramas pubianas. La clínica se relaciona con dolor en la zona pubiana, aunque no exclusiva, puede presentar dolor en las zonas inguinales, peronea, y aductores. La presencia de dolor importante o imposibilidad para pararse sobre la pierna afectada *(standing sign)* es altamente sugestiva de fractura por estrés de pelvis.

Las lesiones del raquis del deportista incluyen espondilolisis (defecto en la *pars interarticularis*) del arco vertebral, que deriva en una fractura y espondilolistesis (desplazamiento de una vértebra), la primera suele producirse generalmente a nivel de la articulación lumbosacra (L5-S1), en la quinta vértebra lumbar, seguida de la cuarta vértebra lumbar. Aunque la mayoría de los casos de espondilolisis afecta a ambos pedículos vertebrales (bilateral), se han descrito lesiones unilaterales, que parecen estar relacionadas con deportes asimétricos. La vulnerabilidad anatómica se encuentra en la *pars interarticularis* de la quinta vértebra lumbar, ya que a este nivel se localizan las mayores cargas en los movimientos de flexo-extensión raquídea. La espondilolistesis es secundaria a una espondilolisis en la mayoría de los casos.

Consideraciones especiales

Debido a la frecuencia de estas lesiones en reclutas y aspirantes, hay consideraciones a tener a cuenta:

1. Fracturas por estrés de alto riesgo: son

5 Carpintero Benítez P, y Cols. "Fracturas de estrés mecánico en los huesos del pie en practicantes de deportes de mantenimiento". En: *Revista Cubana Ortopedia y Traumatología 1996*; 10 (2): 145-9

las fracturas intraarticulares, o las que comprometen a los huesos escafoides, el cuello femoral (en el lado de tensión), la rótula, la cortical anterior de la tibia, el maléolo interno, el astrágalo, el quinto metatarsiano y el sesamoideo del primer dedo del pie. Las fuerzas tensionales y la vascularización relativa en el punto de una fractura inducida por sobrecarga, con frecuencia conducen a una consolidación deficiente. Por lo tanto, las fracturas por sobrecarga con alto riesgo, requieren un tratamiento agresivo, debido al riesgo de:

a) Pseudo artrosis
b) Peligro de desplazamiento
c) Transformación en una fractura completa
d) Morbilidad permanente asociada a los puntos *a, b* y *c*, especialmente si existe un componente intraarticular

2. Fracturas de bajo riesgo: Ubicadas en la zona medial de huesos largos, por ejemplo metatarsianos.
3. Deportes relacionados y localización de lesiones:
   a) Voleibol: tibia, metatarso y cúbito
   b) Danza: metatarso
   c) Maratonistas: tibia, metatarso y pelvis
   d) Básquet : primera costilla
4. Las fracturas más comunes se localizan en:

   Ambas tibias: La mayoría de las fracturas por estrés ocurren en el tercio distal de la tibia y suelen responder bien al descanso de la actividad entre 4 y 8 semanas. Sin embargo, en algunos casos, si no se detiene el entrenamiento a tiempo, estas fracturas se pueden transformar en fracturas transversas agudas.

   ***Maleolo interno y metatarsos*:** Las fracturas por estrés más típicas en estas zonas suelen ocurrir en corredores de larga distancia.

   ***3.º- 5.º Metatarsiano*:** Esta lesión ocurre principalmente en saltadores o deportistas que constantemente están cayendo en el mismo pie.

Diagnósticos diferenciales

Existen muchas condiciones que pueden imitar clínicamente a una fractura por estrés en personal militar sometido a entrenamiento físico, dentro de las cuales se incluyen:

1. Tendinitis.
2. Periostitis.
3. Síndrome compartimental.
4. Tumores.
5. Esguinces.
6. Desgarros musculares.

Diagnóstico por imágenes

Radiología convencional

Debido a su accesibilidad es el primer estudio solicitado por el médico, aunque no es el método más sensible en la etapa inicial. El hallazgo radiológico más precoz es la aparición de una línea radiotransparente cortical con ausencia de reacción perióstica; aunque en el 70% de las radiografías iniciales no se observan estos hallazgos, pueden tardar de 2 a 6



Figura 1: Fractura por estrés de segundo metatarsiano



Figura 2: Fractura por estrés en tercio proximal de tibia

semanas o meses en evidenciarse alteraciones.

En el hueso esponjoso se presentan como imágenes de densidad lineal, mal definida, de orientación perpendicular a las trabéculas óseas, que dejan esclerosis al curar.

Resonancia magnética (RM)

Es un estudio altamente sensible y específico, tiene gran resolución espacial permitiendo una imagen anatómica detallada, que permite detectar fracturas a los pocos días de inicio del cuadro clínico, sin embargo, la dificultad radica en que es el método más caro.

Los hallazgos típicos en lesiones por estrés en etapa precoz incluyen áreas de hipointensidad en la médula ósea en secuencias ponderadas en T1, que aumentan su señal en T2. Las técnicas de saturación grasa son especialmente útiles para identificar estas lesiones. El incremento en el contenido de agua asociado al edema medular o a la hemorragia resulta en una alta señal. En T2, las lesiones avanzadas pueden presentar bandas hipointensas en el espesor del edema medular.

Medicina nuclear (Gammagrafía Ósea)

Afortunadamente, desde el inicio de la lesión, la evaluación mediante Gammagrafía Ósea es un método altamente sensible y específico que permite el diagnóstico precoz de esta patología. Tiene una sensibilidad cercana al 100%, y los hallazgos son patológicos desde las 48 - 72 horas del inicio de los síntomas. La clínica que presentan estos pacientes supone dolor y tirantez durante el ejercicio. En la etiología podrían estar implicadas las fibras de inserción de los músculos tibiales y sóleo (*fibras de Sharpey*), sin poder descartar la coexistencia de periostitis y miositis como cofactores. Con relativa frecuencia los *shin splints* se asocian a fracturas de estrés en diferentes estadios que son también patología típica de sobreentrenamiento y pueden mostrar

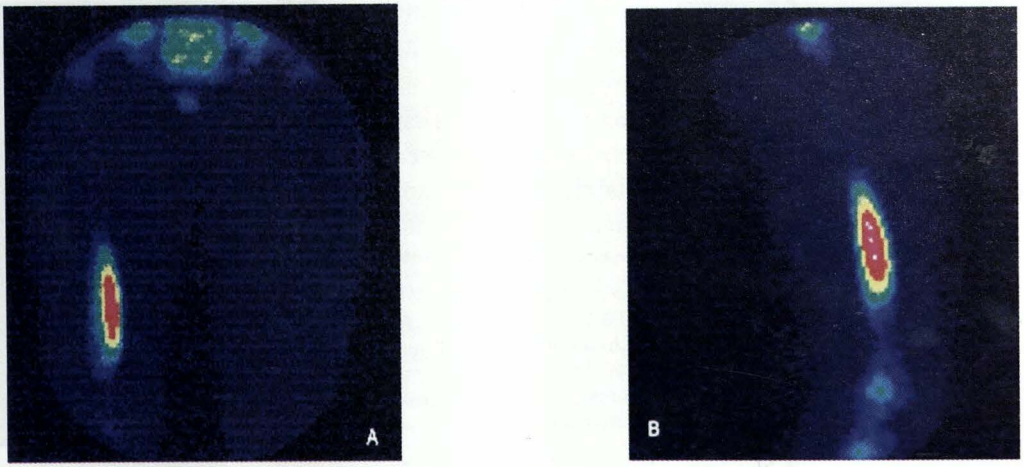


Figura 3: Gammagrafía ósea que demuestra fractura por estrés en tercio medio de fémur derecho. *A*: Vista frontal, *B*: Vista lateral derecha

una semiología similar[6]. La gammagrafía ósea en tres fases ha sido ampliamente descrita como una técnica de ayuda para el diagnóstico correcto y en consecuencia el buen manejo de este tipo de pacientes.

*"En la gammagrafía trifásica con 99mTc se observa una hipercaptación fusiforme en las tres fases (vascular, ósea precoz y ósea tardía), lo que permite distinguir las fracturas de los depósitos longitudinales lineales frecuentes en la cara posteromedial de la tibia (*shin splints*), que solo son visibles en las fases tardías y que obedecen a interrupciones del periostio por rotura de las fibras de Sharpey que atraviesan la cortical. La hipercaptación gammagráfica puede persistir hasta dos años después de la fractura"*[7]

Además de la gammagrafía clásica, la Medicina Nuclear permite la ejecución del estudio tomográfico SPECT (Single Photon Emission Computed Tomography), el cual es especialmente útil en espondilolisis unilaterales que pueden no ser detectadas por las imágenes planares. Este examen se hace negativo al terminar la fase reparativa del proceso, lo que permite controlar la evolución de la enfermedad.

La tomografía SPECT ofrece una información más precisa de órganos y estructuras anatómicas más complejas o de más difícil diagnóstico para la gammagrafía convencional, como la pelvis y la columna vertebral.

Tratamiento

El tratamiento de la fractura suele variar en función de si existe un desplaza-

6 Uña Gorospe, y Cols. "Lesiones Óseas por sobrecarga: sin splint y fractura de estrés". En: *Alasbimn Journal* 7 (28): Abril 2005. Artículo Nº AJ28-2.

7 Pedrosa C.; Casanova R.; *Principios generales de los traumatismos, diagnóstico por imagen, tratado de radiología clínica, Vol. III*, 2ª edición, 2004.

miento de los huesos o no. Aunque el período de inactividad suele ser similar, los casos en los que la tibia o el peroné cambian de posición requieren una intervención quirúrgica en la que se colocan clavos o placas metálicas para estabilizar la fractura. Si no hay desplazamiento se sigue un tratamiento conservador consistente únicamente en la inmovilización de la pierna con una férula. Si se trata de una fractura doble, el tratamiento es el mismo. Luego el deportista lesionado debe empezar la rehabilitación en gimnasio para aumentar la movilidad en el tobillo y la rodilla y ganar fuerza muscular en la zona afectada.

Conclusiones y recomendaciones

Sobre la base de lo expuesto anteriormente, las fracturas por estrés pueden manifestarse en cualquier edad en que concurran varios factores predisponentes de riesgo, siendo mayor la frecuencia en personas que realizan actividades deportivas, en especial aquellas que inician una fase de ejercicio intenso sin adaptación previa. La sospecha diagnóstica se fundamenta en la presencia de dolor localizado sobre una superficie ósea que esté relacionado con un incremento de la actividad física. De acuerdo a las investigaciones revisadas es recomendable que la focalización de la actividad de grupos musculares durante el ejercicio sea variada periódicamente, para así evitar el disbalance entre la resistencia ósea disminuida y la sobrecarga mecánica repetitiva actuando sobre una zona de inserción. Tal como se ha descrito, el variar la rutina cada dos semanas aproximadamente puede reducir ostensiblemente la presentación de fracturas por estrés.

- En los últimos años, las escuelas de formación naval han extendido su cobertura a personal femenino, teniendo en cuenta los factores de riesgo antes mencionados y considerando que en la mujer es más frecuente debido a la disminución de masa ósea comparado al sexo opuesto, el profesional de la salud debe conocerlos para no realizar diagnósticos equívocos o retardados en el tiempo. Una labor difícil, pues las radiografías ofrecen resultados normales en la mayoría de las veces, por lo que los médicos no cuentan con síntomas claros, que en algunos casos se confunden con otra patología. Nuestro medio naval tiene como ventaja que esta limitación puede ser superada gracias a la disponibilidad de un Centro de Medicina Nuclear de avanzada, que permite realizar el diagnóstico precoz, con alta sensibilidad y especificidad de las evaluaciones, empleando el SPECT cuando sea necesario.

Graf Zeppelin

Un portaaviones que regresa del pasado

Lewis Mejía Prada

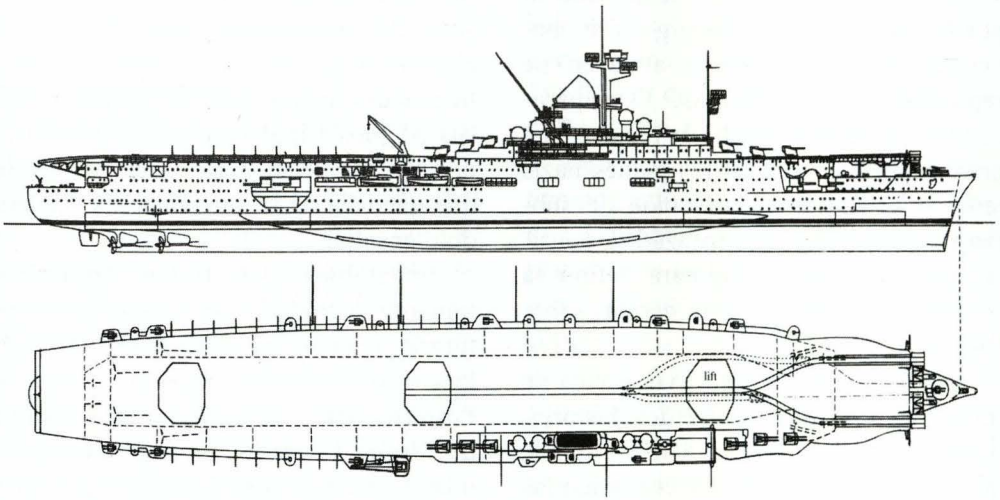
Investigadores y arqueólogos submarinos anunciaron que en Polonia habrían sido ubicados los restos del Graf Zeppelin, *el único portaaviones construido en Alemania. La noticia revive el tema de la participación naval alemana en la Segunda Guerra Mundial, más de 67 años después de su trágico inicio.*

El descubrimiento no fue el resultado de una investigación de la arqueología naval, menos aún del rastreo documental histórico. Fue por pura casualidad. La empresa Petrobaltic, que buscaba nuevos yacimientos de gas en un sector del Mar Báltico -a 55 kilómetros del puerto polaco de Wladyslawowo-, tropezó en las profundidades con una masa metálica que posiblemente provenía de los restos de un naufragio.

Reportado el hecho a la Armada de Polonia, los analistas militares enviaron a sus expertos. Ahora, afirman tener un 99% de certeza que dichos restos pertenecen al portaaviones *Graf Zeppelin,* un navío de gran porte construido en los años 30, y que sin embargo jamás entró en combate durante la Segunda Guerra Mundial.

Su paradero había sido un misterio desde el final de la infausta conflagración, y sobre su probable destino existían diversas hipótesis. Algunos señalaron que fueron los propios marinos alemanes quienes lo hundieron apresuradamente en un lugar llamado Szczecin, en abril de 1945, prácticamente cuando las tropas soviéticas entraban a la región a sangre y fuego. Otra versión afirma que los rusos lograron capturarlo y mantenerlo a flote por un tiempo, y que hasta 1947 lo emplearon como polígono de tiro siendo hundido en un ejercicio.

También se dice que fue usado como navío de transporte pesado y que precisamente naufragó por un exceso de carga, o que chocó contra una mina submarina. Y aunque según el vocero naval polaco, teniente comandante Bartosz Zajda, "téc-



Vista de la cubierta de vuelo y elevación por la banda de estribor del portaaviones alemán *Graf Zeppelin*

nicamente es imposible sacarlo del agua", pero sin duda proporcionará la gran oportunidad de analizarlo en su actual ubicación.

En la búsqueda se han empleado modernos *robots* submarinos operados a control remoto y dotados de equipos de video y fotografía de sonar para obtener imágenes digitales de gran calidad. Gracias a esta tecnología se ha podido determinar que son varias las características coincidentes con las del legendario navío de guerra alemán. Ahora solo se espera encontrar el nombre de *Graf Zeppelin* grabado a un costado del casco que yace a 90 metros de profundidad. Esto determinará con absoluta certeza la identidad de la nave.

Retorno a los titulares

Las crónicas de la época señalan que el gigantesco buque podía alcanzar una velocidad de 33 nudos y llevar una gran fuerza de aeronaves embarcadas. Su construcción comenzó en 1935, y para el momento de su lanzamiento era un imponente barco de 262 metros de eslora y 36 de manga, con los motores más potentes de su época. Su diseño incluía todas las facilidades para permitir la operación de 40 aviones, y estaba dotado de docenas de cañones.

La botadura ocurrió en una concurrida ceremonia que tuvo lugar en Kiel, el 8 de diciembre de 1938, a la que acudió el mismísimo Führer Adolfo Hitler y el alto mando de la 'Kriegsmarine' –la Armada germana–. Catorce meses después ocurrió la invasión a Polonia que desató la Segunda Guerra Mundial.

En 1941, cuando las obras se encontraban con un avance del 85%, y después de una inversión total calculada en unos 100 millones de *reichsmark*, se ordenó la

suspensión del proyecto. Remolcado al puerto de Gdansk –o Danzig–, fue convertido en un gigantesco almacén de repuestos y herramientas. Esta paralización se debió a la falta de recursos, en gran medida porque en los planes nazis tenía prioridad la construcción de submarinos –*U-boats*– y acorazados, considerados como decisivos para definir la batalla marítima que se cernía sobre Europa.

Esta decisión tal vez salvó la vida de miles de marinos, señalan los historiadores, como el profesor Ullrich Israel, quien opina que de haberse concluido las obras y puesto en operatividad en el mar contra las fuerzas inglesas, el *Graf Zeppelin* hubiese corrido la misma suerte fatal de otros grandes navíos de guerra alemanes.

Recordemos que otros buques de gran porte resultaron destruidos en el conflicto por los aliados, como el crucero pesado *Admiral Graf Spee*, acorralado por naves inglesas y autohundido frente a Uruguay en 1939; su similar el *Blücher*, arrasado por las baterías defensivas noruegas en 1940; el acorazado *Bismarck*, hundido por una fuerza aeronaval británica en 1941; el crucero de batalla *Scharnhorst*, torpedeado en el Mar del Norte en 1943, y el acorazado *Tirpitz*, bombardeado en su refugio en Noruega, en 1944.

Pese a todo, el *Graf Zeppelin* fue empleado como plataforma flotante para bombardear las ciudades polacas de Gdyna y Hel. Efectivamente, en 1942, se recibió la orden de trasladarlo de regreso al Báltico y apoyar los esfuerzos defensivos del tambaleante *Reich*. Cuando el *Ejército Rojo* en su arrollador avance llegó a esa región, el 25 de abril de 1945, sus propios tripulantes hicieron todo lo posible por inutilizarlo destruyendo lo que quedaba de su maquinaria y haciéndolo encallar.

Imparables, las tropas soviéticas tomaron la ciudad y terminaron por capturarlo, manteniéndolo bajo estricta vigilancia para evitar mayores sabotajes. Posteriormente, se tuvieron noticias que de Moscú se envió a equipos de ingenieros y técnicos navales para reparar los agujeros del casco e intentar su reactivación. A partir de allí, una pesada 'cortina de silencio' cayó sobre este buque y sus actividades.

En 1947, en los primeros tiempos de la Guerra Fría, los servicios de inteligencia occidentales tuvieron conocimiento que con fecha 14 de agosto de 1947 la Marina soviética lo iba a emplear como blanco simulado para comprobar cuál era la manera más efectiva de destruir un portaaviones. No olvidemos que la Armada de los Estados Unidos era poseedora –y sigue siéndolo – de la fuerza de despliegue rápido más poderosa del mundo, gracias a sus portaaeronaves.

Se dice que el *Graf Zeppelin* resistió el estallido de varias bombas de gran poder, y que finalmente fue necesario dispararle algunos torpedos bajo la línea de flotación para echarlo a pique, en un lugar que se mantuvo en secreto, hasta julio pasado, cuando los expertos polacos en prospección petrolera aparentemente

lo hallaron con sus poderosas cámaras de video submarino.

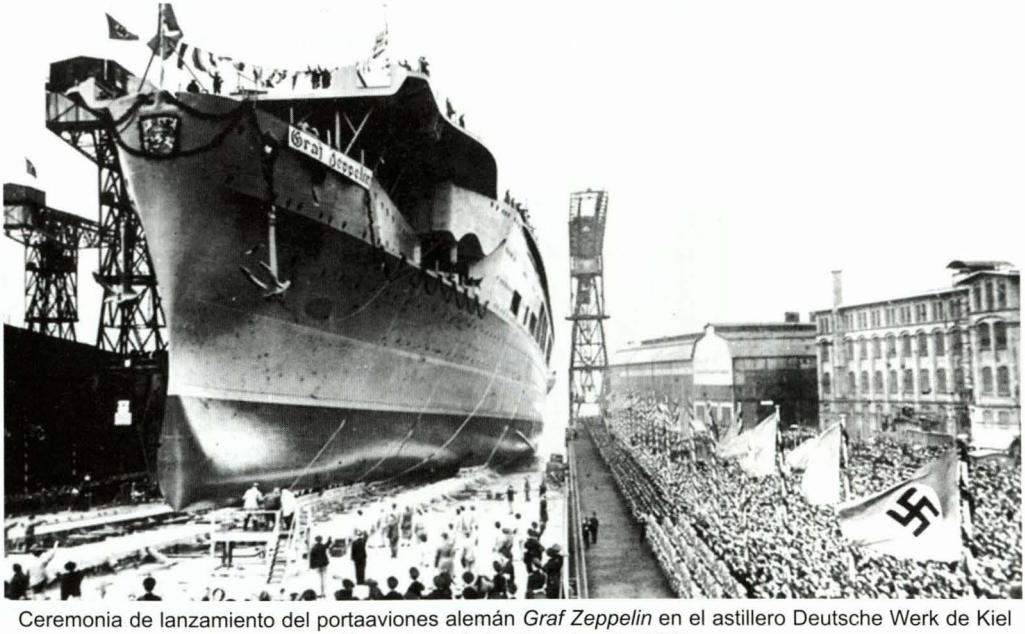
Poder aeronaval nazi

Increíblemente, los revolucionarios desarrollos de la aeronáutica alcanzados por Alemania desde la I Guerra Mundial no influyeron demasiado en el crecimiento de la aviación embarcada. Aparentemente, los grandes dirigibles -llamados *Zepelines*- atrajeron todas las expectativas como arma estratégica, y se confió mucho en ellos para alcanzar resultados impactantes en el conflicto.

El intento por convertir en portaaeronaves -en abril de 1915- al *Ausonia*, un buque italiano que se construía en los astilleros Blohm&Voss, fue el primer esfuerzo serio de los germanos en ese sentido. Su rediseño se basó en el *Argus* británico, pero con el puente, las chimeneas y la superestructura colocados a un lado de la cubierta. Impulsado por hélices dobles movidas por turbinas a vapor de 18,000 hp, debía alcanzar una velocidad de 21 nudos, y operar con 30 aviones.

La Marina alemana empleaba por esos tiempos aviones, pero solo como medios de exploración, catapultados desde plataformas instaladas sobre los cañones principales de algunos de sus buques. Un detalle a resaltar es que casi al final de esta guerra, el crucero ligero *Sttugart* fue habilitado como verdadero portaaeronaves, contando con dos hangares en la proa para acoger a tres hidroaviones. Sin embargo, no logró entrar en servicio operacional, y en el marco del Tratado de Versalles impuesto por los vencedores fue conducido a Inglaterra y desguazado.

Hasta 1920, las fuerzas armadas alemanas debieron mantener la cabeza



Ceremonia de lanzamiento del portaaviones alemán *Graf Zeppelin* en el astillero Deutsche Werk de Kiel Alemania, el 8 de diciembre de 1938.

gacha, y olvidarse de los proyectos de desarrollo tecnológico militar -por lo menos oficialmente- por un buen tiempo. Sin embargo, ya entrada la década siguiente los nuevos gobernantes rechazaron los acuerdos de posguerra, y empezaron a reactivarse los experimentos en todas las disciplinas de probable aplicación bélica.

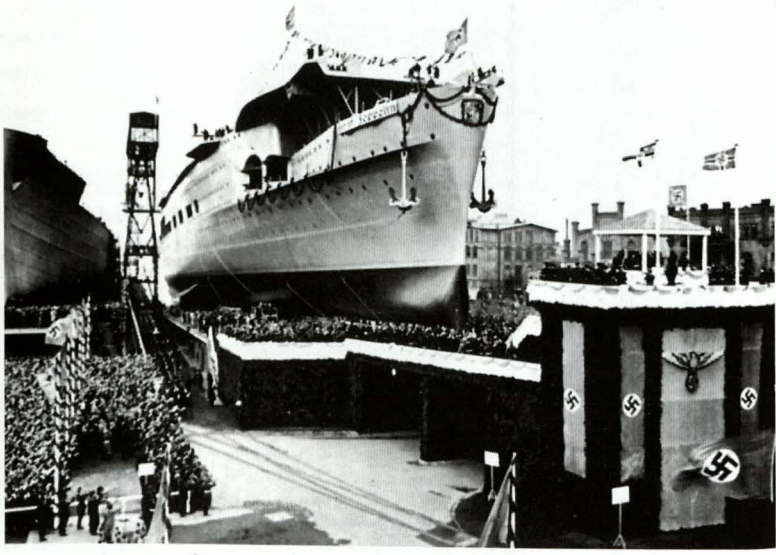
La ascensión de Adolfo Hitler y el nazismo al poder proporcionaron el empuje necesario para acelerar estos programas. En el ámbito aeronáutico, la Armada también presentó sus planes de repotenciación, incluyendo recomendaciones precisas para la constitución de una verdadera arma aeronaval. De esta manera, casi al final de esa década recibió sus primeros hidroaviones para destinarlos a la investigación.

Pero fue el jefe de la Fuerza Aérea, Herman Goering, quien aplastó tales ideas. Le dio toda la prioridad a su *Luftwaffe*, ordenando que cualquier proyecto que tuviera que ver con la actividad en el aire fuera de su conocimiento y se realizaba previa aprobación de su despacho. Entre tanto, Estados Unidos y Japón avanzaban en la constitución de una fuerza aeronaval poderosa.

Ya en los años 30 el tema de dotar de aviones a los cruceros alemanes volvió a entrar en debate. Inicialmente, se aprobó destinarles uno o dos aparatos para reconocimiento en alta mar. Documentos históricos señalan que el perfil definitivo de la fuerza previó contar con dos hidroaviones en cada crucero de batalla o acorazado de bolsillo, y uno para los cruceros auxiliares.

Los portaaviones, por su lado, deberían tener un escuadrón de reconocimiento, dos de multimisión, y tres de caza-bombarderos en picada. Por otro lado, la experiencia sueca con el *Glotland*, un crucero-portaaeronaves con artillería de gran calibre y una plataforma con catapulta de aire comprimido para lanzar aviones, fue vista con vivo interés.

En 1934 la *Kriegsmarine* dio a conocer sus requerimientos operativos, dentro del llamado "Plan Z", para un portaaviones con capacidad para operar en el teatro de operaciones del Atlántico y el



Otra vista de la ceremonia de lanzamiento.

Mar del Norte: desplazamiento a partir de las 15 mil toneladas, un blindaje reforzado tipo crucero, velocidad de 33 nudos continuos, autonomía de 12 mil millas náuticas, armamento compuesto por nueve cañones de 150 mm o seis piezas de 203 mm más una dotación de armas complementarias para una defensa antiaérea eficiente, espacio y servicios para permitir la operatividad de 60 aviones y sus tripulaciones, así como dos catapultas y una longitud de cubierta de vuelo mínima de 180 metros.

El encargado del proyecto, el captán ede Navío Wilhelm Hadeler y su equipo de trabajo se dirigieron a las mesas de diseño contando con una base muy interesante: el legajo secreto con información reservada sobre las características del portaaviones estadounidense *Lexington*, y gran cantidad de fotografías del *Courageous* de la Royal Navy, que sirvió como modelo. El resultado fue una propuesta que recibió infinidad de comentarios, críticas, sugerencias y pedidos, retrasando todo el proceso.

El tratado naval anglo-germano del año siguiente no tocó a los portaaviones, así que Alemania aprovechó el vacío y planeó buques de tal tipo de unas 38.500 toneladas de desplazamiento. Como el rediseño del proyecto anterior apenas alcanzaba las 24.500 t, en el marco del eje Berlín y Tokio el diseñador Hadeler pidió datos sobre el *Akagi* japonés. Así, como resultado de estas indagaciones se agregó una tercera cubierta, se extendió la plataforma de vuelo, y se incorporaron dos modernos sistemas de catapulta en la proa. Los trabajos continuaron.

En 1936, las diversas casas de diseño, informadas de los requerimientos, presentaron sus propuestas de un ingenio aeronaval. El gabinete Arado exhibió un avión de reconocimiento identificado como *Ar-197*, y los ingenieros de Fieseler al biplano *Fi-167*. Doce meses después se definió a los *Ar-195* y *Fi-167* como multipropósitos; los cazas serían el *Ar-197* o el Messerchmitt *Bf-109*; y como bombardero en picada, el Junker *Ju-87* arreglado para llevar gancho de apontonaje y alas plegables.

La clase *Graf Zeppelin*

Listos los planos, y aprobados por todas las instancias necesarias, incluyendo naturalmente la más alta, la del propio *Führer*, se determinó la construcción de cuatro Unidades de similares características, para el período comprendido entre 1935 y 1942. Cada nave debía desplazar 19.250 toneladas estándar, con 250 m de eslora y 5,64 m de calado.

Tenía las siguientes dimensiones: plataforma de aterrizaje de 240 x 26,9 metros, que permitía operar con una dotación de 40 aeronaves. Su armamento principal consistía en dos cañones de 150 mm en casamatas dobles ubicadas en caza y retirada, mientras que el secundario fueron cañones antiaéreos pesados de 105 mm en montajes dobles. La artillería antiaérea liviana estaba conformada por once montajes dobles de 37mm. y ocho de 20mm.

En noviembre de 1935, las chispas de las primeras soldaduras al casco del

futuro portaaviones, denominado *proyecto 'B'* –el futuro *Graf Zeppelin*- saltaron sobre la bahía de Kiel. La empresa Deutsche Werke quedó a cargo de la obra. Empero, la construcción de otro casco avanzaba desde febrero de ese año. Pero a pesar de la ventaja inicial, este *proyecto 'A'* jamás vería llegar el día de su botadura al mar, pese a que ya se había definido su nombre oficial: *Peter Strassner*.

Hitler y Goering estuvieron presentes cuando el primer –y único- portaaviones de la era nazi tocó el mar. Bautizado en honor al diseñador de los dirigibles, el conde Ferdinand von Zeppelin, la nave aún debía incorporar muchos sistemas de combate, así como culminarse la construcción de determinados ambientes y estructuras.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial en setiembre 1939 sorprende al buque en este trance, y las urgencias de contar con unidades navales de gran porte para atacar los convoyes de abastecimiento aliados dieron lugar a una orden de priorizar los acorazados y cruceros para que operasen como corsario en su contra. En julio de 1940 los trabajos en el *Graf Zeppelin* se paralizaron totalmente. Luego es llevado a remolque hasta el puerto de Gotenhafen (Gdynia) en Prusia del Este.

Allí soporta su primer bombardeo, entre el 27 y el 28 de agosto de 1942, 'obsequio' de unos bombarderos *Lancaster* británicos. Su sólida estructura, que incluía entre otros detalles un 'cinturon' blindado de 100 mm, una coraza de 38 mm en las chimeneas, protección de 30 mm en las torres artilladas, y una cubierta de vuelo de acero naval con 20 mm de espesor, aguantó la andanada.

Resistió hasta abril de 1945, cuando cayó en poder del victorioso ejército soviético, instalándose de inmediato el secreto total sobre su destino.

Destino final

Según las normas internacionales del ámbito marítimo, a pesar de que este buque de guerra se encuentra en aguas polacas, aún pertenece a la República Federal Alemana. Sin embargo, ambos países no muestran mayor interés en recuperarlo. Por el momento se ha adelantado que un trabajo en ese sentido es impracticable.

Como su punto más alto se halla a 60 metros bajo el nivel del mar, tampoco representa un peligro para la navegación. El destino de este navío, que tal vez guarde en sus entrañas algunos de los más caros secretos sobre los últimos días del Tercer Reich, seguirá siendo incierto.



El *Graf Zeppelin* inmediatamente luego de ser lanzado al mar

Un minisatélite para el Perú: Herramienta estratégica para la seguridad y el desarrollo

Capitán de Navío
Guillermo Hasembank Rotta

Introducción

El origen de los satélites artificiales está relacionado con el desarrollo de los cohetes, los cuales fueron creados primero como sistemas de armas de larga distancia y posteriormente empleados para explorar el espacio y ser convertidos en medios de transporte para el lanzamiento y ubicación de satélites artificiales, los cuales cumplen en la actualidad un rol fundamental como medios de comunicación y para la observación de la Tierra con fines científicos.

Las actividades en el espacio, fundamentalmente la tecnología satelital, se remonta a algunas décadas atrás y cobró un gran impulso en la "Guerra Fría" -período de tensión que enfrentó a EE.UU. y la URSS al concluir la Segunda Guerra Mundial- en donde Estados Unidos y la ex Unión Soviética emprenden una acelerada carrera espacial, cuyos primeros hitos fueron el lanzamiento del primer satélite artificial *Sputnik* en 1957, que transmitió por primera vez una señal de radio desde el espacio, y luego cuando Yuri Gagarin orbita por primera vez la Tierra en un satélite artificial soviético; indudablemente se había iniciado una nueva etapa en las comunicaciones y en la forma cómo observaríamos científicamente la Tierra.

La Marina de los Estados Unidos de América utilizó con éxito el satélite natural de la Tierra -la Luna- como reflector para comunicarse entre dos puntos lejanos en el planeta, transmitiendo señales de radar que dicho cuerpo celeste reflejaba, logrando con ello comunicar a la ciudad de Washington con la isla de Hawai. Se comprobó que se podrían utilizar satélites artificiales con los mismos fines, pero con la desventaja de depender de determinadas "ventanas temporales" al paso del satélite para obtener el rebote de las señales reflejadas. Se emprendió un ambicioso proyecto denominado *Echo*, el cual consistía en utilizar un enorme globo recubierto de aluminio para que sirviera como espejo y reflejara las señales emitidas desde la Tierra. El artefacto, visible a simple vista, fue el primer satélite artificial de tipo pasivo

por su característica de servir solamente como reflejo y no tener aparatos para retransmisión-; los llamados satélites activos vendrían después, con los avances tecnológicos y las experiencias que poco a poco fueron enriqueciendo el conocimiento en este campo.

Posteriormente, y gracias a las fotografías obtenidas con cámaras convencionales llevadas por los primeros astronautas y cosmonautas que orbitaron la Tierra, que revelaron el gran aporte de las fotografías tomadas desde el espacio (teledetección), es que se hizo necesario el desarrollo de satélites exclusivos para la observación de la Tierra. El primer programa militar fue el conformado por los satélites *Corona* norteamericanos, que sirvieron fundamentalmente para la observación de la Unión Soviética y Cuba durante las décadas de los 60's y 70's; y en el ámbito civil y comercial es el satélite ERST-1 o *Landsat 1* en 1978, el primero construido especialmente para tomar imágenes de la Tierra para ser utilizadas en la evaluación de recursos naturales y estudios medioambientales.

Al igual que en la Antigüedad los navegantes utilizaban las estrellas para orientarse y determinar sus posición sobre la Tierra, en la actualidad contamos con constelaciones de satélites que nos sirven para posicionarnos sobre la superficie de la Tierra con gran precisión, teniendo en operación los sistemas *Global Positioning System-GPS* (norteamericano), el sistema *Glonass* (ruso) y el reciente sistema *Galileo* (europeo).

Programas satelitales

En la actualidad contamos con una diversidad de satélites que podríamos clasificar según su aplicación en científicos (experimentos), de comunicaciones, de navegación (*GPS*), de teledetección, de seguridad y salvamento y militares.

Los satélites de teledetección son diversos y sus características dependen de la aplicación de sus imágenes. Así tenemos desde satélites que orbitan la Tierra a 36.000 km y toman una imagen cada media hora con un nivel de detalle de 8 km, suficiente para monitorear permanentemente procesos dinámicos en la atmósfera, hasta satélites de gran detalle como el *Quickbird* que orbitan la Tierra a 800 km, toman imágenes cada 3 días aproximadamente y tienen un nivel de detalle de 60 centímetros.

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina emplea imágenes satelitales de diversos programas científicos y comerciales de observación de la Tierra como LANDSAT, SPOT, RADARSAT, IKONOS, GOES, QUICKBIRD, NOAA, etc., y el Perú, un país de gran extensión y con una geografía accidentada, tiene en la teledetección una excelente herramienta para el monitoreo de fenómenos naturales, estudios de las zonas costeras, actualización cartográfica, estudios oceanográficos, estudios ambientales en los ríos de la Selva y el lago Titicaca, estudios de fronteras, planificación estratégica y seguridad, etc.

En el campo oceanográfico y marino, existe una gran variedad de satélites que nos permiten contar con información

relativa a la temperatura del mar, la salinidad, las concentraciones de fitoplancton, altimetría satelital, las corrientes marinas, el monitoreo de derrames de petróleo, entre otros.



En Sudamérica existen 3 estaciones para la recepción de imágenes satelitales: Cuiaba en Brasil, Córdoba en Argentina y Cotopaxi en Ecuador, esta última inactiva. En lo relativo a programas espaciales, Brasil lleva la delantera, habiendo lanzado ya 2 satélites de teledetección en cooperación con China, *CBERS-1* y *CBERS-2* (China-Brasil Earth Resourses Satellite); Argentina cuenta con el satélite *SAC-C* y próximamente lanzará el *SAC-D* (radar), y Chile con los satélites *FaSat-1* y *FaSat-2*.

Proceso de adquisición de imágenes

El acceso a información satelital de los programas comerciales se realiza normalmente a través de adquisición de imágenes en distribuidores locales o extranjeros, o a través de la adquisición directa por Internet. Sin embargo, depender exclusivamente del archivo de imágenes disponible ocasiona una serie de limitaciones como, por ejemplo, en el caso de requerir una nueva imagen, este proceso puede llevar en promedio hasta un mes, y en casos de emergencia o conflicto este tiempo resulta ser excesivo.

Una interesante alternativa sería instalar una estación terrena de recepción de imágenes satelitales aunque sus costos operativos y de suscripción anual a cada satélite comercial al que se quiera acceder es muy alto. Si bien es una buena opción tecnológica, no siempre habrá acceso a ciertos satélites en tiempo real (sobre todo a los de mayor detalle como *Ikonos* y *Quickbird*), pues las estaciones son de recepción y no de control de misión, por lo que la programación es dependiente de las empresas propietarias de los satélites, ello sin considerar la posibilidad de que el acceso en caso de conflictos externos, sea restringido o cerrado, en cuyo caso la estación de recepción queda imposibilitada de bajar datos.

Hasta hace una década, solo las grandes agencias espaciales como la NASA, la Agencia Espacial Europea-ESA, la Agencia Espacial Rusa, la Agencia Espacial China, la Agencia Espacial India-ISRO y la Agencia Espacial del Japón-NASDA, y grandes corporaciones como *Space Imaging* y *Orbimage*, podían construir satélites de teledetección, cuyos costos de diseño, construcción y puesta en órbita oscilaban entre los 100 a 300 millones de dólares. Asimismo, las empresas *Space Imaging* y *Orbimage*, propie-

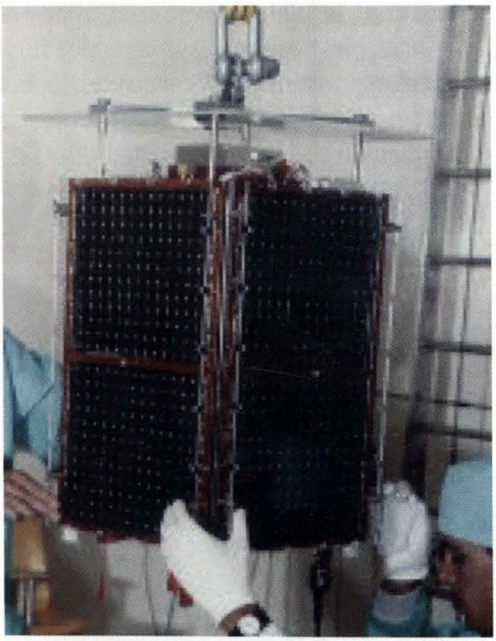
tarias de los principales satélites comerciales, fusionadas recientemente en una sola: la *GeoEye Inc*, han conformado casi un monopolio en materia de teledetección.

Minisatélites: ¿una opción para el Perú?

En las ultimas décadas, centros de investigación y facultades de Electrónica de algunas universidades europeas y sudafricanas, orientaron sus esfuerzos al diseño, desarrollo y construcción de componentes microelectrónicos y subsistemas satelitales, y se han convertido ahora en importantes empresas proveedoras de componentes electrónicos para la industria aeroespacial, y como evolución natural de ello, han pasado hace ya algunos años a construir micro y minisatélites de comunicaciones y teledetección, los cuales por su bajo costos resultan ideales para países en desarrollo.

A la fecha existen países como Pakistán, Corea, Portugal, Chile, Tailandia, Singapur, Malasia, China, Algeria, Nigeria, Turquía entre otros, que cuentan con microsatélites (70 kg a 100 kg) o minisatélites (100 kg a 200 kg) de teledetección, que les ha permitido ingresar a la era espacial y aprovechar esta potente herramienta para el desarrollo.

Este clase de minisatélites tienen una vida útil promedio de entre 4 a 7 años, tiempo que nos permitiría formar cuadros profesionales en este campo, así como proveer de información estratégica a las diferentes instituciones y dependencias del Estado, así como a la empresa privada.



Hoy en día es una realidad concreta el poder adquirir un minisatélite que podría brindar información en la banda pancromática con un nivel de detalle de 2 m y en modo multiespectral de 4 m en 5 bandas espectrales que van desde imágenes en el rango visible hasta el infrarrojo y períodos de revisita cada 2 días, con lo cual podríamos contar con una valiosa herramienta para el desarrollo y la seguridad nacional. Estos modernos sistemas de última generación, cuentan además con una estación de control de misión móvil, que nos da el control total de satélite y cuyo costo es un tercio del costo de una estación terrena para la recepción de información de satélites comerciales. Con un sistema de este tipo, contaríamos con la posibilidad de desarrollar infinitas aplicaciones, inclusive operaciones militares.

Respecto a los precios de construcción y lanzamiento de un minisatélite para el Perú, estos oscilan entre 6 y 10 millones de dólares aproximadamente; estos montos también cubren la instalación de una estación terrena móvil para recepcionar las imágenes y, la ventaja más importante, para poder comandar el minisatélite desde el Perú.

Mirando el futuro, como parte del *Plan País*, debería considerarse esta inversión en el corto plazo, porque el hecho de contar con un minisatélite propio brindaría la oportunidad de poseer una herramienta estratégica que permitiría contribuir a mejorar significativamente la calidad de las decisiones en el campo del desarrollo, e inclusive como un instrumento de disuasión para cualquier potencial enemigo.



Satelite GPS observando la tierra



Imagen satelital del aeropuerto de Jianquiao tomada con el programa *Quickbird*. Marzo 2004

Actualidad Naval Mundial

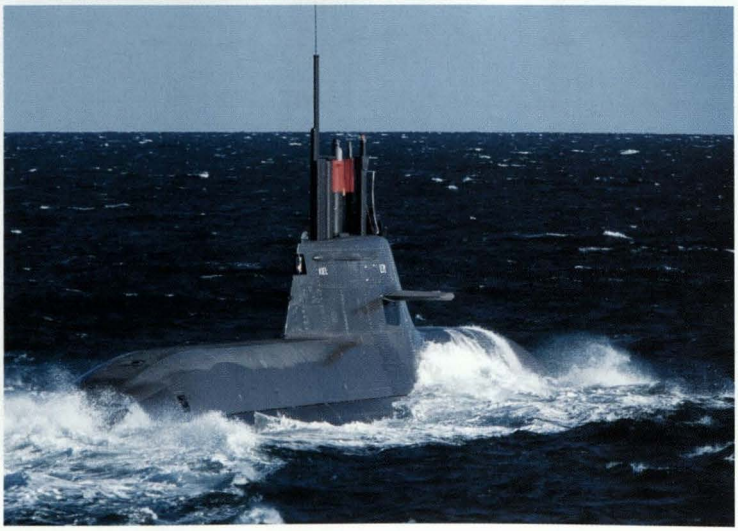
Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

Submarino *Tipo 212* rompe récord en inmersión

Cuando el *U32*, uno de los nuevos submarinos del *tipo 212* con sistema de propulsión independiente del aire (AIP), salió a superficie el 25 de abril en las afueras de la base naval de Rota, España, estaba entrando en el libro de récords al haber estado sumergido más tiempo que cualquier submarino convencional sin necesidad de cargar sus baterías durante su navegación.

Aunque la Marina rehusó comentar con detalle el tiempo que estuvo en inmersión, se sabe que este partió de la base de submarinos de Eckernförde el 7 de abril y entró en inmersión cuatro días después, siendo nuevamente observado en superficie, en las afueras de España, dos semanas después y luego de recorrer 1.500 millas.



Deutsche Marine

Submarino alemán *U-32* (S-182), segundo de cuatro unidades del tipo al servicio de la Marina alemana.

Son lanzadas dos corbetas de la clase *Braunschweig (Tipo K-130)*

En cermonias llevadas a cabo el 19 de abril y el 6 de setiembre de 2006, fueron lanzadas las corbetas alemanas *Magdeburg* (en el astillero Blohm + Voss) y *Braunschwig* (en el astillero Lürssen-Werft), respectivamente.

Ambas, son las dos primeras de una serie de cinco del *tipo K-130*, actualmente en construcción para la Marina Alemana. Como es ya conocido, estas corbetas, incorporarán una serie de características furtivas en su diseño, así como los más recientes equipos y sistemas de combate.

Sus características principales son las siguientes:

Dimensiones
Eslora: 89,12 m
Manga: 12,80 m
Desplazamiento: 1.840 t

Armamento
Un montaje OTO Breda de 76 mm
Dos montajes de 27 mm
Dos lanzadores de 21 celdas *RAM*
Dos lanzadores dobles de misiles antibuque *RBS-15 Mk3*
Capacidad para sembrar minas
Dos lanzaseñuelos *TKWA/MASS*

Aeronaves
Cubierta de vuelo para UAV

Sensores
Un radar *TRS-3D* multifunción
Dos radares de navegación
Un sistema IFF*MSSR 2000*
Un director de tiro *MIRADOR* electro-óptico
Un sistema de contramedidas *UL 5000 K*
Sistema de enlace de datos *Link 11* y *Link 16*

Propulsión
2 motores diesel con 7.4 MW cada uno, contando con cuatro hejes y hélices de paso variable controlable

Velocidad: 26 nudos

Autonomía: aprox. 2.500 millas a 15 nudos

Dotación: 11 oficiales y 54 tripulantes.



Blohm+Voss



Corbetas *Magdeburg* y *Braunschweig*, lanzadas el 19 de abril y el 6 de setiembre respectivamente.

CANADÁ

Se retrasa reparación de submarino

EL gobierno canadiense ha decidido posponer hasta el 2010 la reparación del submarino HMCS *Chicoutimi*, de la clase *Upholder*, dañado por un incendio el 5 de octubre del 2004 cuando se dirigio desde Faslane, Escocia, hacia Hálifax, Canadá.

El submarino será reparado al mismo tiempo que se efectúen los trabajos de modernización programados para concluirlos en 2012.

La Marina indicó que la decisión de postergar los trabajos de reparación, estimados en 89.6 millones de dólares, habría afectado los recursos asignados en ese período para el mantenimiento y reparación de otros buques.

Como se recordará, Canadá tiene 4 submarinos de esta clase adquiridos a la Marina Inglesa en 1998, de los cuales uno está operativo; el *Chicoutimi* inoperativo y los otros dos efectuando trabajos de reparaciones y modificaciones.



RCN

CHILE

Compra de satélite militar

EL gobierno chileno se encuentra en negociaciones con la empresa europea EADS Space y su subsidiaria EADS Astrium, para la adquisición de un satélite militar con observación remota y capacidad de comunicaciones.

De acuerdo a las informaciones obtenidas, se ha firmado una carta de intención con el Consorcio Europeo en enero del presente año.

Las negociaciones se encontrarían bastante avanzadas y el contrato bordearía los 50 millones de dólares.

Se espera que el satélite sea puesto en órbita en 2008, existiendo el ofrecimiento de la empresa EADS de proveer los servicios requeridos con otro satélite desde el período de la firma del contrato hasta la entrega del mismo.

El contrato incluiría la opción de reemplazo del satélite al final de su servicio, por otro adicional, a un costo máximo de 25 millones de dólares.

Se reanuda plan de adquisición de helicópteros

Las fuerzas armadas chilenas han reactivado su extenso programa de adquisición de por lo menos setenta helicópteros nuevos y/o repotenciados, gracias al incremento del precio internacional del cobre, que le significará un ingreso de 1000 millones de dólares para el sector Defensa por este concepto hasta finales del presente año.

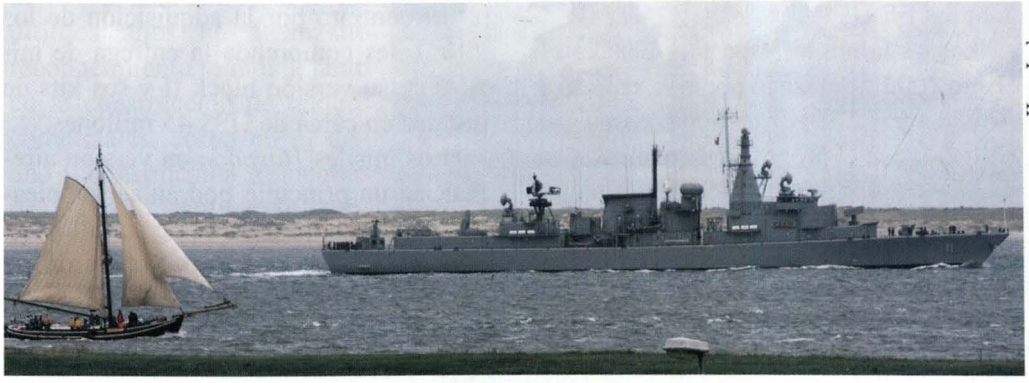
El Ejército planea adquirir cuarenta helicópteros que reemplacen a los actuales *SA-330L* Puma, *AS-332* Super *Puma, MD-530F* y *SA-315 Lamas,* siendo las principales opciones los helicópteros *NH-90* Eurocopter, *MI-17, UH-60 Black Hawk, AH-1Z Viper, Tigre* Eurocopter y *A-129 Mangusta.*

Para el caso de la Marina, se reemplazarían los cinco *AS-532 Cougar, UH-57* y *BO-105*, siendo las probables compras el *NH-90* Eurocopter, el *SH-60 Sea Hawk*, el *EH-101* y el *HH-65 Dauphin.*

Armada incorpora en los Países Bajos a la fragata *Capitán Prat* y en España a submarino *Carrera*

El 17 de julio del presente año, en la Base Naval de Den Helder, Países Bajos, la Armada de Chile, recibió oficialmente a la fragata *Capitán Prat*, en ceremonia que estuvo presidida por la ministra de Defensa de Chile y por el secretario de Estado para la Defensa de los Países Bajos, acompañados por el Comandante en Jefe de la Armada y autoridades civiles y navales de ambos países.

Esta nave es la tercera de cuatro fragatas recientemente adquiridas en los Países Bajos como parte del denominado Proyecto Puente II, destinado a renovar las unidades de la Escuadra de ese país.



Hans Jonkman

Fragata chilena *Capitán Prat* (FFG-11), retornando a Den Helder, luego de efectuar pruebas en mar.

Por otro lado, el 20 de julio en los astilleros Navantia de Cartagena, España, fue recibido el submarino tipo Scorpene, *Carrera* (SS-22). Este submarino, que finalizó sus pruebas en la mar el 10 de julio, es gemelo del *O'Higgins,* incorporado el año pasado por la Armada de Chile.



DCN-IZAR

Submarino *Carrera* (SS-22), incorporado a la Armada de Chile el 20 de julio, en Cartagena, España.

Estados Unidos autoriza la venta de misiles *Harpoon Block 2* a la Armada de Chile

De acuerdo a lo informado por el diario chileno "El Mercurio", la marina chilena ha concretado finalmente la adquisición de 20 misiles *Harpoon Block* 2 en los EE.UU.

Las gestiones al respecto, iniciadas en el año 2005, apuntaban por el interés de la Armada de Chile por comprar los misiles *Harpoon* con el propósito de equipar a las fragatas adquiridas en los Países Bajos y en el Reino Unido, petición que fue autorizada por el Gobierno norteamericano. Sin embargo, el 3 de agosto pasado, el Departamento de Defensa en Washington, dio a conocer públicamente la decisión de la Armada chilena de dividir su orden en 10 misiles en versión superficie–superficie y las 10 restantes en versión aire-superficie, con el propósito de emplearlas desde aeronaves.

El contrato por la adquisición de los 20 misiles comprende la entrega de misiles en su versión block II y sus kits de disparo en cerca de US$ 45 millones.

Los misiles *Harpoon* en versión aire-mar, en un principio podrán ser empleados en los cuatro aviones de patrullaje *P-3B Orion* que posee el Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, pero además, los nuevos *F-16 Block 50* comprados por la Fuerza Aérea de Chile, poseen capacidad para portarlos.

COREA DEL SUR

Nuevo submarino *Tipo 214*

El 9 de junio se realizó la botadura del nuevo submarino tipo 214 de 1.800 toneladas de desplazamiento, bautizado como *Sohn Won-il*, el cual representa los últimos avances tecnológicos para submarinos diesel-eléctricos, estando equipado además con un avanzado sistema de misiles antibuque y sistema AIP. Tiene una eslora de 65,3 metros y una manga de 6,3 metros.

Como se recordará, este país tiene en operación nueve submarinos *tipo 209-1300* y está en proceso de construcción de otros dos submarinos *tipo 214* en los astilleros de Hyundai Heavy Industries.

Astillero Coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) moderniza submarino indonesio Tipo 209

En abril pasado, la empresa DSME ejecutó la modernización de un submarino de *tipo 209* de la Marina de Indonesia, siendo esta la primera vez que una empresa que no es la constructora original de una nave realiza dicho trabajo.

Actualmente, DSME es considerado como el segundo astillero del mundo y sus instalaciones ocupan 4'420,000 metros cuadrados en Okpo, al sur de la república de Corea. Esta empresa, en los últimos años ha alcanzado reconocimiento mundial, tanto en la construcción de buques comerciales, como en el diseño y construcción de buques de guerra, incluyendo submarinos.

En el año 2003, la Marina indonesa encargó la modernización de uno de sus submarinos a la empresa coreana DSME, habiéndole ganado la licitación a la empresa alemana HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft) que era la constructora original.

La empresa coreana recibió al sub-



DSME

Submarino coreano del Tipo 209 *Changbogo*

marino indonesio *Cakra* en mayo de 2004, realizando una tarea de reacondicionamiento general, que incluyó el cambio de sus sensores, así como la reparación de los diferentes equipos de a bordo. El *Cakra*, es un submarino convencional del *Tipo 209/1300*, que desplaza 1.309 toneladas y posee una eslora de 59,5 metros.

La DSME pudo obtener el contrato de esta obra por varias razones, entre ellas por la confianza generada debido a la buena construcción, la entrega a tiempo sin ningún tipo de inconvenientes de los 9 submarinos de Tipo 209, que fueron construidos en sus astilleros bajo licencia del HDW.

Las siglas DSME o la palabra Corea pueden sonar un poco extrañas en el ámbito de los submarinos; sin embargo, lo cierto es que la industria naviera coreana (que comenzó en el año 1970 y que actualmente se mantiene inamovible en el primer lugar por su capacidad de producción y por las ventas) ha logrado un rápido desarrollo en cuanto a la tecnología en la construcción de naves de guerra, ganándose una buena reputación a nivel mundial.

A partir de los años 80, Corea desarrolló en forma independiente el diseño y la construcción de buques de guerra como fragatas, destructores, y otros. Al entrar en la década de los 90, desarrolló también en forma independiente varios diseños de buques tipo destructor,



DSME

Submarino de la Marina de Indonesia *Cakra* en pleno reacondicionamiento en el astillero DSME

habiendo construido una nueva generación de destructores de las clases KDX I (clase *KwangGaeTo DaeWang* de 4.000 toneladas) y *KDX II*, con apoyo norteamericano. En estos momentos, la DSME se encuentra abocada en la construcción del buque destructor tipo Aegis (*KDX-III*, de 7000 toneladas)

En cuanto a los submarinos, a fines de los años 80 se introdujo tecnología alemana, luego de haber obtenido la licencia respectiva para la construcción de submarinos *Tipo 209* en astilleros coreanos. Actualmente la Fuerza Naval coreana cuenta con 9 submarinos de este tipo, mientras que para el año 2007 tiene planes para incorporar un submarino de *Tipo 214* de última generación.

Entonces, debido a la experiencia ganada y la tecnología desarrollada en la construcción y reacondicionamiento de naves, permitieron que la DSME obtuviera el contrato de modernización del submarino de la Marina de Indonesia.

En la actualidad, la DSME está planificando la exportación de submarinos actualizando el diseño de los *Tipo 209*, a fin de satisfacer las necesidades de las Marinas de otros países. Igualmente está desarrollando por etapas un modelo de submarino propio atendiendo a las necesidades del futuro submarino de la Fuerza Naval coreana.

En el pasado, Alemania monopolizó el mercado mundial del submarino diésel y fueron exportados más de 50 submarinos de *Tipo 209*, el modelo más vendido en esa época floreciente; sin embargo, ahora son cada vez más las naves que esperan ser modernizadas debido a la antigüedad de sus equipos.

Es por ello que hoy, al haber concluido de manera exitosa la modernización del submarino indonesio por parte de la DSME, será interesante observar los pasos que seguirá esta empresa en el mercado de la modernización de los submarinos.

ESPAÑA

Armada adquirirá una fragata y cuatro buques de acción marítima

El ministro de Defensa español ha confirmado oficialmente la adquisición de una quinta fragata antiaérea de la clase *Alvaro de Bazán* y cuatro patrulleras de alta mar vale Buques de Acción Marítima (BAM).

El costo de los buques asciende a 1.400 millones de dólares y significará 900 puestos de trabajo para los próximos cinco años.

El cuarto buque de esta clase significó un gran avance en los planes de modernización al haber completado con éxito las pruebas de su sistema de combate. Se prevé adquirir una sexta fragata, pero aún no se ha recibido la aprobación del gobierno.

ESTADOS UNIDOS

Se inicia producción de nuevo helicóptero naval *MH-60R*

El nuevo helicóptero multimisión *MH-60R* de la Marina se ha movido de un bajo ratio a una completa producción. Este helicóptero representa la nueva generación para la guerra antisubmarina y antisuperficie, y reemplazará a los *SH-60B Sea Hawk LAMPS III* y *SH-60F Ocean Hawk CV*. El requerimiento de la Marina de los EE.UU. está previsto en 254 *MH-60R* hasta el 2015



SIKORSKY

Helicóptero multimisión *MH-60R*, destinado a reemplazar a los *SH-60* en la Marina de los EE.UU.

REINO UNIDO

Pruebas de nuevo color en submarinos

La Real Armada Británica ha recibido el submarino nuclear de ataque HMS *Torbay* de la clase *Trafalgar*, con una nueva pintura de color azul, como parte de las pruebas que intentan reducir su vulnerabilidad de detección durante operaciones en aguas poco profundas.

Los submarinos, típicamente pintados de color negro, son susceptibles a ser detectados óptica o visualmente desde el aire mientras operan en aguas claras y poco profundas. Como se sabe, el agua de mar tiene diferente coloración por la reacción con los rayos del sol en distintas partes del mundo.



El HMS *Torbay* mostrando su nuevo color

ITALIA

Prueba de misil *Teseo*

La compañía MBDA ha comprobado la performance del primer vuelo de prueba del misil *Teseo Mk 2/A*, una versión modernizada del misil antibuque *Otomat*, en el polígono de tiro de Salto di Quirra en Cerdeña. El misil fue lanzado desde una plataforma en tierra, asumiendo una altitud inicial, después del lanzamiento, entre 328 pies y 394 pies. Después de 3,5 segundos de vuelo se efectuó la separación del *booster* y el motor de ignición, asumiendo una altitud de crucero de 66 pies sobre el nivel del mar.

El misil continuó completando su ruta de vuelo que consideró 10 puntos 3D, por las modificaciones en su trayectoria que eran recibidas vía *data link*, simulándose cambios en la posición del blanco durante la misión.

Según la empresa MBDA, el misil *Teseo Mk 2/A* estaba planeado para volar 300 segundos y para más de 70 km, antes de que sea autodestruido por los supervisores de pruebas, una vez que los objetivos de las mismas se hayan completado.

JAPÓN

Noveno submarino clase *Oyashio*

Las Fuerzas de Autodefensa Marítimas Japonesas, recibieron el submarino *Yaeshio* (SS 598), noveno de la clase *Oyashio*, el pasado 9 de marzo.

Este submarino introduce un nuevo sistema de operaciones marítimas y un sistema de comando y control.

Será comisionado para operar con la 4.ª División de Submarinos conformando la Flotilla N.º 2 con base en Yosuka.

El costo del submarino asciende a 374 millones de dólares. Actualmente se construyen dos unidades más.



JMSDF

Submarino japónes *Yaeshio* (*SS-598*), noveno de la clase *Oyashio*

PORTUGAL

Se recibe primer avión P-3C CUP

La capacidad de guerra antisubmarina (ASW) y vigilancia de la Marina Portuguesa se ha recuperado con la puesta en servicio de la primera de cinco aeronaves *Orion P-3C CUP* (*Capability Upkeep Program*) a inicios del presente año.

Los aviones han sido adquiridos de la Marina Holandesa, que los mantenía en la reserva desde el 2004, los cuales están siendo modernizados por la empresa Lockheed Martin en Texas, Estados Unidos.

Como toda aeronave de ala mixta, estas serán operadas por la Fuerza Aérea, llevando las insignias de la Marina.

Serán integrados al escuadrón 601 "Lobos" y gradualmente reemplazarán a los seis aviones *Orión P-3P* adquiridos a Australia.



JNI

Portugal, al igual que Alemania ha adquirido aviones *P-3C CUP* a la Marina Holandesa.

RUSIA

Tercer submarino balístico en construcción

El último submarino nuclear balístico del *proyecto 955* de la clase *Borey* se está construyendo en los astilleros Sevmashpredpriyatiye de Severodvinsk.

Llevará el nombre de *Vladimir Monomakh* y es el tercero en ser construido; el primero, el *Yuri Dolgoruky* iniciará sus pruebas a finales de este año después de un período de diseño y construcción de casi una década.

El segundo submarino, el *Alexander Nevsky,* se encuentra en construcción desde el 2004. Los tres submarinos de este proyecto estarán operando completamente en el 2008.

VENEZUELA

Astilleros rusos en licitación para construcción de submarino para Armada de Venezuela

Los astilleros rusos Admiralteyskiye Verfi han tomado el liderazgo en la competencia de propuestas de construcción de tres nuevos submarinos para la Marina Venezolana, de acuerdo a fuentes de este país.

La agencia rusa de ventas militares Rosoboronexport y los astilleros antes mencionados, están ofreciendo el submarino *Amur 1650* y el *Amur 950*, derivados del nuevo *proyecto 677* (submarino diesel-eléctrico clase *Lada*). Este nuevo diseño está compitiendo con una variante del submarino *tipo 209* de los astilleros HDW y el *Scorpene* del consorcio franco-español Armaris-Navantia.

Con el deterioro de las relaciones entre los gobiernos de Venezuela y EE.UU., este último ha tomado serias medidas para bloquear cualquier suministro de equipos o partes fabricados para este país, lo que ha complicado las operaciones navieras de las compañías europeas, favoreciendo y dejando libre el camino para los astilleros rusos.

Noticias Navales Nacionales

Lic. Tatiana Figueroa López

Finalizó exitosa travesía de la expedición Tangaroa

Tras 93 días de navegación, la tripulación de la Tangaroa que conforma la expedición que partió el 28 de abril del puerto del Callao, retornó con la satisfacción de haber cumplido con éxito las metas trazadas, en otra versión que hace 59 años realizara Thor Heyerdahl en la legendaria Kon Tiki.

La tripulación, liderada por el noruego Torgeir Higraff, Bjarne Krekvik, capitán experto en pilotar réplicas de barcos vikingos, estuvo conformada por Olav Heyerdahl, buzo, ingeniero y nieto de Thor Heyerdahl, Oyvin Lauten, encargado de recolectar muestras de agua durante todo el viaje para verificar la contaminación del océano Pacífico, el sueco Anders Berg, camarógrafo y el peruano, teniente primero (r) de la Marina, Roberto Sala.

La balsa *Tangaroa* se construyó en los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), utilizando madera topa de Ecuador, caña, cabos de manila y totora de Puno. Los seis tripulantes también participaron activamente en ese proceso.

A lo largo de 9.000 kilómetros, la *Tangaroa* soportó los embates de olas y corrientes, desplazándose con el viento que impulsaba su vela de algodón dejándose dirigir dócilmente por las guaras. Estas son quillas de algarrobo que funcionaban como timón, las que al ser cambiadas de posición, permitían controlar el rumbo de la nave. La eficacia de esta tecnología naval –usada por los yungas y los chincha, y luego por los incas– quedó confirmada durante el viaje.

La embarcación contó con modernos equipos y un Sistema de Posición Global (GPS), para poder definir la ubicación de la nave y proporcionando información que coincidía con la que obtenían los tripulantes observando las estrellas.

Contaban también con cartas de navegación editadas en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina. Mediante paneles solares conseguían energía para mantener comunicación radiofónica y, durante algunas horas, acceder a internet. Así se enteraban de los pronósticos meteorológicos.


Balsa Tangaroa *en plena travesía*

Cabe destacar que los marinos lograron sortear los persistentes obstáculos de la peligrosa zona polinésica del archipiélago de las Tuamotu, gracias la habilidad y a la gran maniobrabilidad que permitían las guaras. En este lugar, donde naufragó Thor Heyerdahl, la *Tangaroa* fue arrastrada por las corrientes, superando con valor y tenacidad el riesgo de estrellarse contra los arrecifes.

El tiempo fue también factor decisivo del cual dependía el ritmo de avance de la nave. En ocasiones, la balsa alcanzó velocidades de hasta cinco nudos, lo que en lenguaje terrestre equivale a nueve kilómetros por hora, y otras veces podía pasar varios días sin moverse.

La alimentación, otro aspecto importante, no fue un problema. Los tripulantes llevaron productos deshidratados, además de los menúes y alimentos embolsados donados por EE.UU., contando asimismo con una provisión de agua dulce en grandes reservorios. La diferencia fue la nota que concitó importancia por su origen ancestral: la comida peruana, representada por el chuño, carne y pescado seco, en adición a los productos que extraían del mar.

El 30 de julio los tripulantes llegaron a Papeete, la capital de Tahití, su destino final, donde fueron recibidos como héroes y homenajeados con rituales polinésicos, tanto así que fueron llevados a la isla como reyes, donde les esperaban más de 1000 personas. Cuando la balsa apareció en el horizonte empezaron a sonar los tambores creando un emocionante ambiente.

A su arribo, fueron recibidos los tripulantes con ramos de flores y una ceremonia tradicional, durante la cual los bendijeron religiosamente y pusieron piedras, según la tradición antigua.

En el muelle estuvieron esperando la esposa del líder de la expedición, Mona Sæverud Higraff y los papás de Olav, Gretheog Thor Heyerdahl Jr., acompañados de las autoridades de la Polinesia.

La navegación y las investigaciones terminaron satisfactoriamente. La expedición fue un éxito, puesto que se cumplieron los objetivos, y se recolectó inédita e interesante información. Se navegó más de 4.500 millas náuticas, algo que corresponde a un quinto de la distancia del diámetro ecuatorial de la tierra.


La tripulación de la Tangaroa fue recibida con ramos de flores y una ceremonia tradicional.

Operativo SUBDIEX 2006 se realizó con éxito

El submarino BAP *Pisagua* (SS-33) participó entre el 14 de marzo y el 27 de julio en las actividades operacionales combinadas denominadas SUBDIEX 2006, que promueve la Flota del Atlántico de la Armada de los Estados Unidos de América y que se realizaron en las costas de Norfolk, Mayport y Kinas Bay.

Este es el quinto año consecutivo en que la Marina de Guerra del Perú se hace presente en escenarios internacionales, compartiendo experiencias operacionales y exigencias de interoperabilidad acordes con los retos globales contemporáneos.

El Despliegue Operacional Subdiex (Submarine Diesel Exercise), tiene como finalidad realizar ejercicios combinados con el Comando de Submarinos del Atlántico de la USN (Comsublant) y Unidades Navales de la Flota del Atlántico, en los Ejercicios COMPTUEX (Composite Task Unit Exercise), JTFEX (Joint Task Force Exercise) y TACDEVEX (Tactical Development Exercise).



BAP Pisagua *navegando por los costados de Norfolk*

Estos ejercicios de nivel intermedio y avanzado, tienen por finalidad certificar el alistamiento integral de las unidades de la Marina, Ejército y Fuerza Aérea designadas, antes de ser desplegadas como parte de Grupo de Batalla a virtuales zonas de conflicto alrededor del mundo.

El BAP *Pisagua* (SS-33) es un submarino convencional del *Tipo 209*, una de las seis unidades que integran el Escuadrón de Submarinos, capaz de realizar con éxito las más variadas misiones de la guerra submarina moderna y de contribuir de manera decisiva en la defensa nacional. Está tripulado por una dotación de oficiales y personal subalterno altamente instruida y entrenada.

El Despliegue Operacional SUBDIEX 2006 comprende tres ejercicios: COMPETUS (Compusite Task Unit Exercise), en los cuales se desarrollaron ejercicios, 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 designaron portaaviones, aviones y helicópteros. Paralelamente, se realizaron cursos de instrucción y entrenamiento en los que participó la dotación del BAP *Pisagua*, haciendo uso de los simuladores de guerra de la Base Naval de Norfolk, Virginia.

Es de destacar, que el comandante del buque de asalto anfibio Portaaviones *Iwo Jima,* contralmirante O'Hanlon, expresó su reconocimiento al personal naval a

bordo del BAP *Pisagua* por el extraordinario apoyo durante el operativo compuesto COMPUTEX 06-1, en un mensaje enviado al Comandante General de Operaciones del Pacífico, en donde resaltó que "la unidad peruana ha proporcionado un invalorable entrenamiento a todas nuestras dotaciones de buques submarinos y aeronaves en la guerra antisubmarina".

Asimismo, recalcó que "el BAP *Pisagua* ha establecido nuevos estándares por la meticulosa ejecución de sus tareas, siendo un ejemplo del extraordinario profesionalismo de la Comandancia de Submarinos del Perú".

BAP *Montero* presente en el Ejercicio Multinacional UNITAS en cuadragésima séptima versión

El BAP *Montero* y el submarino BAP *Chipana* arribaron al puerto del Callao tras culminar exitosamente su participación en el Ejercicio Multinacional UNITAS 47-2006 Fase Pacífico, efectuado en las costas de Chile del 23 de julio al 4 de agosto.

Este operativo contó con la participación de 2.700 hombres de las Armadas de Estados Unidos, España, Perú, Colombia y Chile, países que han participado con más de 20 unidades, tanto de superficie como submarinas. También se contó con la presencia de oficiales de las Armadas de Ecuador y México, quienes asistieron en calidad de observadores.

Los objetivos del Operativo Unitas 2006 Fase Pacifico, fueron: entrenar a fuerzas navales y aeronavales en operaciones multinacionales, con énfasis en la planificación, coordinación y mando y control, necesarios para la realización de ejercicios en la mar. Además, se buscó promover las relaciones de amistad y cooperación entre las naciones y fuerzas participantes.



BAP Montero *arribando a las costas de Chile*

Como una forma de hacer frente a las nuevas amenazas en el escenario mundial, Unitas 2006 también incluyó la realización de un ejercicio antiterrorista, que consistió en la recaptura de una nave mercante secuestrada en el puerto de Valparaíso.

Este ejercicio se efectuó en el marco de las normas del Código ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) para la protección de buques e instalaciones portuarias, frente a posibles ataques terroristas.

La operación de rescate fue ejecutada por miembros del Comando de Fuerzas Especiales de la Armada de Chile,

quienes descendieron sobre la cubierta del buque desde helicópteros *Cougar* de la Aviación Naval.

Desde el año 2000, las Armadas de Ecuador, Estados Unidos, Chile, Colombia y Perú, han efectuado el Operativo "UNITAS Fase Pacífico" en forma alternada bajo la dirección de los países antes indicados y dentro de sus espacios marítimos jurisdiccionales.

De retorno a nuestro país, la fragata misilera BAP *Montero* y el BAP *Chipana* fueron recibidos en una simbólica ceremonia de bienvenida presidida por el comandante de la Escuadra, contralmirante Manuel Pérez Zumaeta. Asimismo, estuvieron presentes el comandante de la Flotilla de Superficie N.° 1, contralmirante Mario Caballero Ferioli, personal superior y subalterno, así como familiares e invitados.



Operadores especiales participando del Operativo MIO

B.A.P. *Mariátegui* retorna tras destacada participación en Ejercicio Multinacional RIMPAC 2006

Los Ejercicios RIMPAC (Ring of Pacific o Anillo del Pacífico) se realizan en escenarios reales de combate, donde el BAP *Mariátegui* tuvo una especial oportunidad, para poner a prueba sus equipos de detección, comunicaciones y armamento, así como demostrar la alta capacidad profesional de su dotación.

Este operativo contó con la participación de las Armadas de Chile, Perú, Australia, Canadá, EE.UU., Inglaterra, Corea y Japón y se desarrolló en los puertos de San Diego y Honolulu, Hawai.



Chile, Perú, Australia, Canada, EE.UU., Inglaterra, Corea y Japón participaron del Operativo Multinacional RIMPAC

Este operativo multinacional que desde 1966 es promovido por la Marina de los Estados Unidos de América, se ha convertido en los ejercicios navales más grandes que se realizan en el mundo, cuyo propósito es el de mantener un óptimo nivel de entrenamiento, interoperatividad y eficiencia, entre fuerzas navales y aéreas multina-

cionales aliadas en coalición, con la finalidad de intervenir en forma conjunta bajo un comando unificado, en acciones reales, tanto durante épocas de paz, como en situaciones de tensión, crisis y de guerra, producidas en el área marítima del Pacífico.

El comandante del buque capitán de navío Federico Rechkemmer Prieto a su regreso a puerto peruano se presentó ante el Comandante General de Operaciones del Pacífico para dar parte al cumplimiento de la misión en una ceremonia que se llevó a cabo el 18 de agosto, en la que estuvieron presentes también el comandante de la Escuadra, contralmirante Manuel Pérez Zumaeta, el Comandante de la Flotilla de Superficie Nro. 1 y 2, comandantes de unidades, personal superior y subalterno, familiares e invitados.



En escenarios reales de combate, la dotación del BAP Mariátegui *se desempeñó con profesionalismo*

BAP *Herrera* participó en el Ejercicio Multinacional PANAMAX 2006

El B.A.P. *Herrera* participó en el ejercicio multinacional PANAMAX 2006, que se llevó a cabo en áreas de operaciones tanto del Pacífico como del Caribe, parte comprendida en la República de Panamá.

La ceremonia de inauguración se realizó el 22 del agosto, en la ciudad de Panamá, presidida por la ministra de Gobierno y Justicia de Panamá, licenciada Olga Golcher.

En el acto estuvieron presentes el contralmirante Ricardo Traad, director del Servicio Marítimo Nacional de Panamá, el capitán de fragata USN Steven Blaisdell, representante del contralmirante comandante del Componente Naval del Comando Sur de los Estados Unidos de América y los señores oficiales más antiguos de cada país participante, estando nuestra institución representada por el capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri.

El ejercicio PANAMAX tiene como principal objetivo el incremento de la interoperabilidad de una fuerza multinacional desplegada a fin de preservar la seguridad y neutralidad del Canal de Panamá ante una amenaza de ataque terrorista, y contó con la participación de un total de 18 países, de los cuales Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Honduras, Panamá, Perú y República Dominicana lo hicieron con medios navales y Brasil, Francia, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Reino Unido y Uruguay estuvieron presentes como observadores.

La Marina de Guerra participó con cuatro oficiales que se desempeñaron en diver-





sas puestos del Estado Mayor Internacional, así como en el Grupo de Control del Ejercicio, en tanto que la Corbeta Misilera B.A.P. *Herrera* (CM-24) formó parte de la Unidad de Tarea Pacífico cumpliendo una destacada actuación en su desempeño táctico.

Incorporación del BAP *Bolognesi* a la Fuerza Naval del Pacífico

El BAP Bolognesi, la tercera fragata Lupo de un conjunto de cuatro unidades del mismo tipo, adquiridas en los últimos años a la Marina Militar Italiana, dentro del marco de cooperación en el campo de la defensa entre el gobierno de la República de Italia y el gobierno de la República del Perú", el 18 de agosto, en una simbólica ceremonia arribó al puerto del Callao.

El Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, en su discurso de bienvenida expresó su agradecimiento al Presidente Constitucional de la República, y la profunda satisfacción institucional que tiene la Marina de Guerra del Perú, al recibir dicha unidad.

Asimismo recalcó que "en cumplimiento con el proceso de reestructuración y modernización de las Fuerzas Armadas, y al desarrollo de la implementación de las políticas de Estado, la Marina de Guerra, luego de efectuar un planeamiento estratégico a mediano y largo plazo, consideró necesaria la renovación progresiva de las unidades que cumplieron con su tiempo de vida útil, aśi como de aquellas que se encontraban en el umbral de su obsolescencia operacional, técnica y logística".

Previamente al acto central de incorporación, el Presidente Constitucional de la República, Doctor Alan García Pérez, se embarcó en el muelle de la Escuela Naval del Perú para abordar al BAP Bolognesi y realizar la Revista Naval, acompañado por el Primer Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas; la Segunda Vicepresidenta, Lourdes Mendoza del Solar; el Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón; la Ministra del Interior, Doctora Pilar Mazzetti Soler; el Canciller de la República, Embajador José Antonio García Belaunde; la Presidenta del Congreso, Doctora Mercedes Cabanillas Bustamante y el Congresista, Doctor Luis Gonzáles Posada .

El Primer Mandatario, luego de desembarcar del buque, saludó a los familiares de la dotación e invitados y, en seguida, dio inicio a la ceremonia de incorporación con la entonación del Himno Nacional del Perú, prosiguiéndose con la homilía a cargo del Obispo Castrense, Monseñor Salvador Piñeiro García-Calderón, quien bendijo a todos los que han trabajado en la construcción y adquisición de dicha unidad y a los que trabajarán en ella.

Por su parte, el Presidente de la República instó a la ciudadanía a la unión y saludó al alto mando naval, que ha gestado la adquisición de dichas unidades, conjuntamente con el gobierno anterior, propósito que hay que continuar. Asimismo, se dirigió al personal naval y recalcó que deben de llevar con honor el nombre de este buque, "sepan -dijo- que han de preferir la tumba de las profundidades antes que la rendición".



Comentarios de Libros y Revistas

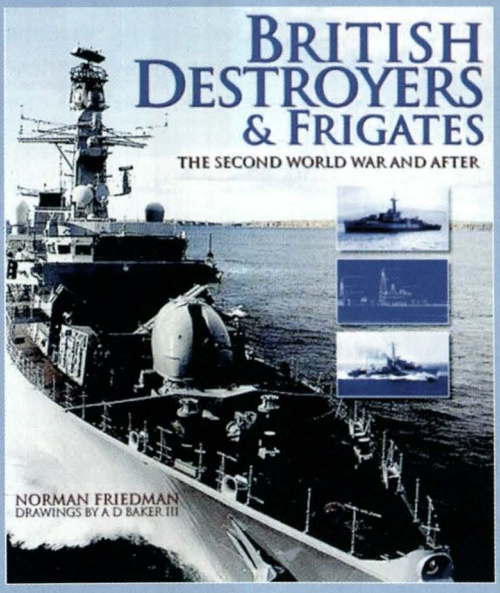
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

Friedman, Norman.
British Destroyers and Frigates of the Second World War and After
Chatham Publishing. Londres, 2006.
320p., 60 dib. y planos, 200 f. b/n.

El autor, Norman Friedman, es actualmente uno de los mejores especialistas en temas de historia, estrategia y tecnología en el campo naval en los EE.UU., teniendo en su haber una vasta bibliografía al respecto.

El libro que comentamos, lo dedica en sus 15 capítulos al diseño, desarrollo y evolución de las diferentes clases de destructores y fragatas de la Real Armada británica desde 1936 hasta la fecha, incluyendo aquellos diseños proyectados,que por diversas razones no llegaron a ser construidos.

Lo interesante del libro de Friedman se halla en que siendo un autor norteamericano, al igual que lo hiciera anteriormente en su libro sobre portaaviones británicos (*British Carrier Aviation*, 1989), emplea material inédito proveniente de archivos británicos, y ofrece una detallada descripción de cada clase, que incluye los estudios realizados previamente para su diseño, de acuerdo a los requerimientos del Almirantazgo Británico, el proceso de construcción de



los mismos, las modernizaciones proyectadas y un análisis de la performance durante su servicio.

Por el período que cubre, su estudio se remonta a los destructores de la clase Tribal de 1936, continuando con todas las clases que participaron en la Segunda Guerra Mundial, incluyendo por supuesto aquellas clases comprendidas

en los programas de construcción de emergencia de dicha contienda. Para el caso de las fragatas, tipo de buque reencarnado en un primer momento en unidades destinadas a escolta antisubmarina en el contexto de la batalla del Atlántico, explica su génesis en los cañoneros y avisos coloniales del período de entreguerras., así como su posterior desarrollo, que las ha llevado, al igual que los destructores, a ser los combatientes de superficie más importantes después del portaaviones.

Otro aspecto interesante desarrollado por el autor, es el referido a los diseños británicos de destructores y fragatas destinados para la exportación, entre los que se mencionan aquellos propuestos a algunas marinas latinoamericanas, o también el caso de los buques que fueron vendidos a otros países, mencionándose de manera especial a los dos destructores de la clase *Daring*, el HMS *Diana* y HMS *Decoy*, que fueran modernizados y dotados de misiles antibuque *Exocet*, luego de ser vendidos al Perú.

Al igual que anteriores obras de Friedman, la información es profusamente complementada con material fotográfico, así como de diagramas y planos, elaborados en su mayoría por el experto Arthur D. Baker III.

En conclusión, este libro se constituye en el más completo y actualizado estudio sobre los buques de su tipo en la Real Armada Británica dentro del período que abarca, y fuente obligada de consulta sobre el tema.

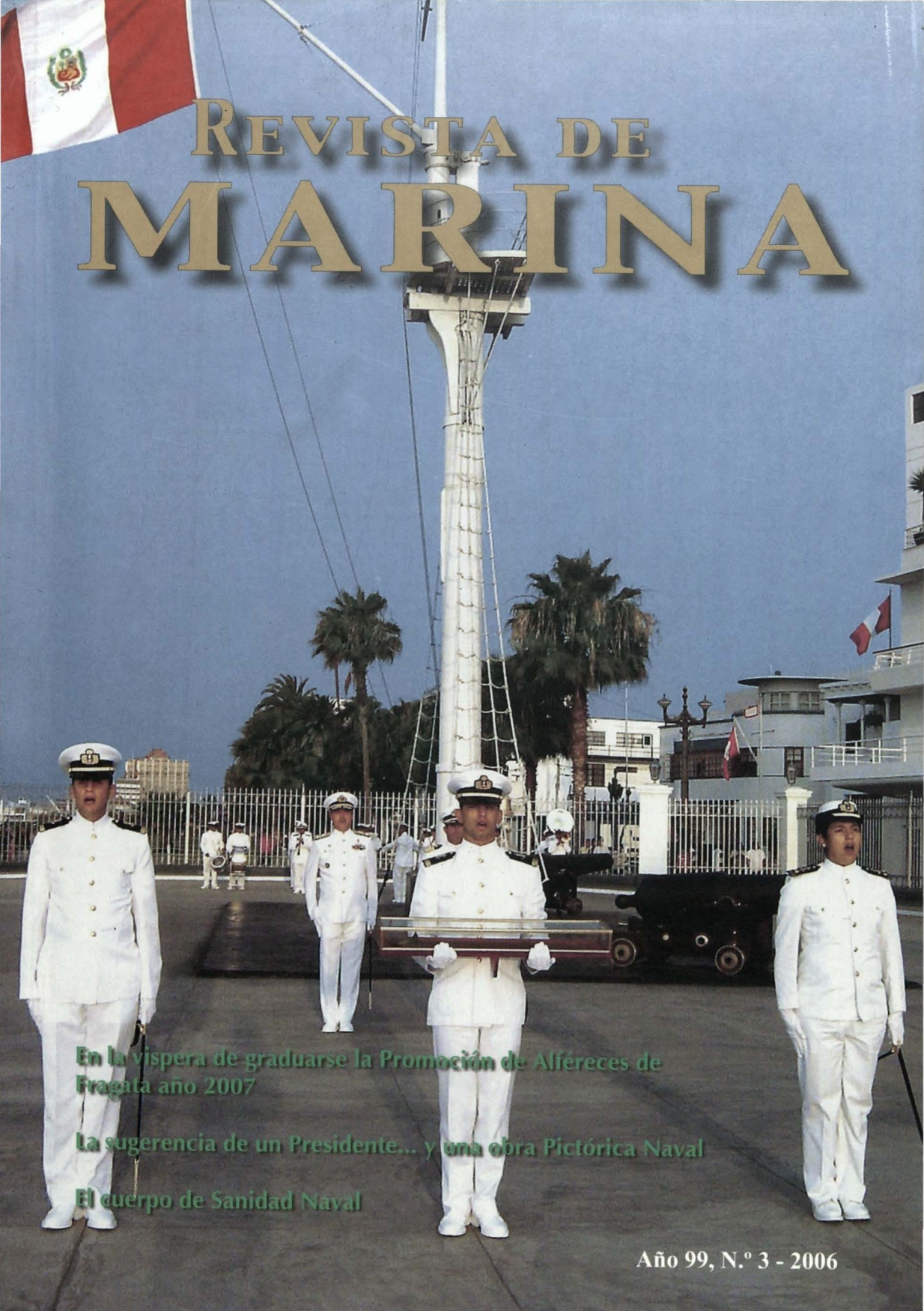
Efemérides Naval

Conmemoración de los 100 años del viaje alrededor del mundo de la fragata *Amazonas*

El 25 de octubre de 1856 la fragata *Amazonas*, al mando del capitán de navío José Boterín, zarpó del Callao en demanda de Hong Kong para realizar algunos trabajos urgentes en el dique de ese puerto. Al arribar a su destino, se halló con la sorpresa que había estallado la Segunda Guerra del Opio, motivándolo a dirigirse a Calcuta, donde efectuó las reparaciones que necesitaba. Durante su estada en dicho puerto fallecieron varios de los tripulantes de la fragata, víctimas del cólera. De allí paso a Londres, donde Boterín fue reemplazado por el capitán de corbeta Francisco Sanz y se completó el armamento de la fragata. Finalmente, la *Amazonas* zarpó de Londres en demanda del Callao, arribando al primer puerto peruano el 28 de mayo de 1858, luego de haber completado la primera vuelta al mundo de un buque de guerra a vapor sudamericano, en el que también tomaron parte 17 guardiamarinas.


MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA



En la víspera de graduarse la Promoción de Alféreces de Fragata año 2007

La sugerencia de un Presidente... y una obra Pictórica Naval

El cuerpo de Sanidad Naval

Año 99, N.º 3 - 2006

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *En la víspera de graduarse la Promoción de Alféreces de Fragata año 2007*
Dr. Guillermo Oviedo Gambetta

8 *Defensa Nacional: El Libro Blanco: una propuesta para meditar*
Calm. Juan José Freire Roncagliolo

12 *Presupuestos: Defensa y Desarrollo*
C. de N. (r) Jorge Portocarrero Prieto

28 *Historia y lecciones político-militares del canal de Suez*
Héctor López Aréstegui

37 *Escribir, un antiguo vicio en permanente proceso*
Calm. Fernando Casaretto Alvarado

43 *Combate Naval de Pacocha*
Hugo G. Cárdenas Mandujano

50 *La sugerencia de un Presidente... y una obra pictórica-naval*
Hugo G. Cárdenas Mandujano

57 *Filatelia: la historia marítima en la temática Marina Nacional. ¿Qué dice Serpost?*
C. de N. (r) César Linares Velásquez

73 *Trafalgar: "La victoria nunca se apoyará en la suerte"*
Tte. 2º ADM Erick Arce Monge

76 *El Cuerpo de Sanidad Naval*
C. de N. SN (MC) Félix Arnulfo Bustos Laimito

85 *Una polka para el "Paita"*
Téc. 1º (Tel.) René Ayerbe Gómez

89 *Actualidad Naval Mundial*
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de F. John Rodríguez Asti

95 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

104 *Comentarios de Libros y Revistas*
C. de F. John Rodríguez Asti



G. Oviedo

Cadetes de 4º año portando la espada del Gran Almirante Miguel Grau

REVISTA DE MARINA

Año 99, N.º 3 - 2006

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.º 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:614 2900 anexos: 2338 - 2339 - 2342 Telefax:614-2900 anexo 2301
Web: http//: www.marina.mil.pe Email: 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 Pablo Camogliano Pazos, Suddirector: C. de N. Francisco Yábar Acuña, Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Tte. 1º Giovanna Betancourt Sanguineti, Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Agustín Chinga Falcón.

EDITORIAL

Reto y logros en la frontera del Putumayo

Desde inicios del presente régimen, el 28 de julio de 2006, el jefe de Estado, doctor Alan García Pérez, ha reiterado que se pondrá especial interés en cautelar nuestras fronteras, buscando generar con los países vecinos un clima de cordialidad, cooperación y mutua confianza. El tender lazos culturales, económicos y otros más de variada índole garantizan una provechosa distensión en América del Sur donde, obviamente, cada país ejerce a plenitud su soberanía con matices ideológicos y socioeconómicos que pueden ser diferentes de los nuestros, pero que no son "exportables" ni deben tomar connotaciones hegemónicas. Incluso ha dicho el presidente García que resulta interesante generar un espíritu de competencia con países vecinos, por ejemplo en el tema de los puertos, que cada vez cobra mayor importancia pues el océano Pacífico ya es la ruta de comercio cada vez más intenso con el Asia y puede contribuir al crecimiento de nuestras exportaciones en mercados gigantescos como China, Corea del Sur y la India. Pero esta competencia, que por razones naturales será con los países vecinos, de ninguna manera debe ser fuente de crispación y recelo, sino una pugna amistosa donde los grandes beneficiarios serán los pueblos de ambos países. La emulación, bien entendida, es un estímulo de gran importancia que une a las naciones hermanas.

Un caso muy especial lo constituye nuestra frontera con la República de Colombia que, como sabemos, está marcada por el río Putumayo en una extensión de 1600 kilómetros, en territorio selvático, agreste, donde destacamentos y guarniciones de las FF.AA. y la Policía de ambas naciones vienen estrechando lazos cada vez más intensos con el propósito de impedir la nefasta acción de la llamada "Fuerza Armada Revolucionaria de Colombia (FARC)", organización guerrillera surgida en 1966, –vinculada en sus orígenes con el Partido Comunista de Colombia– en el marco de la Guerra Fría y del apoyo castrista cubano, que se ha convertido desde hace ya dos décadas en un grupo narcoguerrillero, donde lo ideológico es un anacronismo descabellado mientras que ahora el dinero que proporciona el sembrío de grandes extensiones de coca, para fabricar clorhidrato de cocaína, es una rentable realidad delictiva a la que se dedican con tesón digno de mejor causa.

Estos delincuentes narcoterroristas vienen siendo tenazmente combatidos por el gobierno colombiano y su ámbito de acción se hace cada vez más pequeño. Por esta razón, despojados de sus estrafalarios uniformes, los malhechores de la FARC, como cualquier campesino, consiguen penetrar en territorio peruano, sobre todo en el Alto Putumayo, para dedicarse a cultivar el insumo fundamental de la cocaína. Lo propio

han hecho en suelo ecuatoriano. Como no podía ser de otra manera, nuestras FF.AA. y la Policía Nacional, principalmente la Marina de Guerra del Perú, realizan constantes operativos de patrullaje, muchas veces en conjunto con unidades navales colombianas, para impedir el paso de estos criminales a nuestro país. Poco después de haber sido elegido Presidente de la República, el doctor Alan García Pérez le dijo a su homólogo colombiano, doctor Álvaro Uribe, que se comprometía a "no permitir que nuestro territorio sea usado ni para el tráfico de armas, ni para refugio o descanso de personas fuera de la ley". Ambos mandatarios acordaron también que el Perú y Colombia colaborarían en la erradicación de los cultivos de coca en la cuenca del Putumayo.

Ciertamente la tarea no es fácil, pero se viene efectuando exitosamente en ambas orillas. Es necesario mencionar que se ha logrado alcanzar entre elementos castrenses peruanos y colombianos un espíritu de colaboración realmente ejemplar, ya que no solo se lucha contra la delincuencia sino se realizan constantes tareas de carácter cívico, sobre todo en el ámbito de la salud, alimentación y educación, tanto en las riberas peruanas como en las colombianas del Putumayo donde la presencia del Estado es insuficiente.

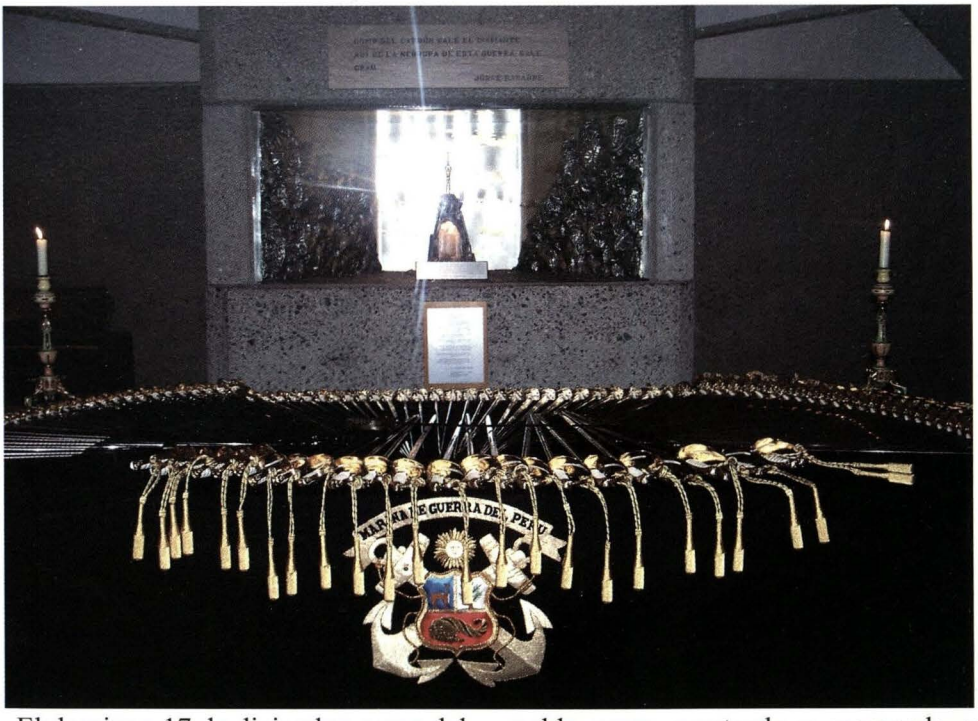
En las épocas de vaciante del río Putumayo, nuestras cañoneras y otras embarcaciones menores solo pueden llegar hasta El Estrecho. Por esta razón la Superioridad Naval ha dispuesto la construcción de una cañonera de mínimo calado en el SIMA – Iquitos, instalado ahora en Nanay, la cual podrá llegar hasta el lejanísimo Güeppí en cualquier época del año. La Marina de Guerra del Perú está instalada en tres lugares de especial importancia: El Álamo, El Estrecho y Güeppí. Existe también una unidad de interdicción en Santa Rosa y sería deseable la presencia de una o varias oficinas consulares, de preferencia frente a frente de cada orilla, para de este modo permitir el ingreso legal de ciudadanos de ambos países que podrían desplazarse hasta Iquitos o Leticia. Es interesante señalar que el ya mencionado SIMA – Iquitos presta servicio de mantenimiento a unidades de la Marina de Guerra de Colombia, con ahorro de tiempo y dinero para esa institución, teniendo, además, la seguridad que da un trabajo eficiente y profesional.

Sabemos que en una frontera tan extensa como la del Putumayo hay todavía mucho por hacer, pero nos satisface ampliamente el desempeño del personal naval que cumple una misión al mismo tiempo importante y sacrificada. La Marina de Guerra del Perú, fiel a sus nobles tradiciones, no solo navegó por los ríos de la Amazonía en el siglo XIX en una labor extraordinaria en la configuración de nuestras fronteras, sino que ahora, en los inicios del siglo XXI, sigue alerta y vigilante para que esa lacra que es el narcotráfico sea erradicada definitivamente de nuestro solar patrio.

El Director

EN LA VÍSPERA DE GRADUARSE LA PROMOCIÓN DE ALFÉRECES DE FRAGATA - AÑO 2007

Dr. Guillermo Oviedo Gambetta*



El domingo 17 de diciembre cerca del ocaso, un vez más y en esta ocasión por octavo año consecutivo, la gloriosa espada del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau, con la que murió en el combate de Angamos, ofrendando en holocausto su vida por la Patria, entró solemnemente a la Cripta que ocupa el lugar central y privilegiado de la Escuela Naval del Perú. Era emocionante pensar que ese noble acero, cuarteado y engrapado con dos puntos de remache de oro, ya que en el fragor del combate de Angamos tuvo una quebradura a unos 8 cm de la taza de la misma y unos 5 cm más adelante otra quebradura, igualmente remachada con puntos de oro, se encontraba muy cerca de los despojos mortales de su dueño, cuando este entregó su alma a Dios aquel 8 de octubre de 1879.

* Funcionario 5° Marina de Guerra del Perú, Jefe de la División de Ética y Moral de la Escuela Naval del Perú.

Ingresaba a la Cripta después de haber recibido los honores de todo el Batallón Angamos y que entró a la Escuela Naval en brazos de quien al día siguiente habría de ser el Espada de Honor, flanqueado por los otros dos Cadetes que le seguían en antigüedad. Entró a paso lento la espada, con el mismo paso que los Cadetes ejecutan en la guardia de Cripta y el redoble quedo de una tarola, que junto al atardecer le daba una mezcla de sagrado, marinero y una luminosidad de la puesta de sol que daba un realce a este cortejo singular.

Al cabo de un momento, efectuados los honores al arriarse el Pabellón, los Cadetes en debida formación, se dirigieron a la Cripta, portando sus espadas que habrían de ser colocadas encima de una larga mesa, con un paño azul que ostentaba el escudo de la Marina de Guerra del Perú. Las espadas se colocaron desenvainadas, colgando sus dragonas, en forma de grandes pétalos relucientes de acero; una vez que fue colocada la última se puso encima la Gloriosa Espada del Combate de Angamos, tal como quedó y tal como la recibió la viuda del Gran Almirante, la señora Dolores Cabero Núñez viuda de Grau, quien la sorteó entre sus hijos varones, tocándole la preciada reliquia a su hijo Rafael Grau Cabero; a la muerte de éste, la espada fue a parar en manos del Ing. Rafael Grau Price, que fue quien por vez primera la prestó a la Escuela Naval del Perú para hacer esta ceremonia de velar las espadas de los Cadetes junto a la sin par reliquia de la Espada del Combate de Angamos, a instancias del Jefe de la División de Ética y Moral de la Escuela, Funcionario 5° Guillermo Oviedo Gambetta, quien obtuvo la autorización del entonces Director, Contralmirante José Luis Noriega Lores. Ahora gracias a la amabilidad del Sr. Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff podemos renovar esta significativa y única ceremonia que está en el corazón y núcleo de todo el evento de Graduación.

En estos años algunos Oficiales de la dotación de la Escuela Naval del Perú han tenido la iniciativa de velar sus espadas junto con la del Gran Almirante, poniéndolas en el conjunto que presentan los Cadetes; ciertamente es sumamente motivador el que la espada que es símbolo del Oficial pueda ser velada y bendecida junto a aquella que es testimonio de heroísmo y amor a la Patria incondicional.



La espada fue desde el Medioevo el arma más señalada y distintiva del Caballero, y en la actualidad lo es de todo



Oficial. Las espadas en su confección, ahora, como entonces era el resultado de un largo y laborioso proceso de trabajarla en la fragua y en el yunque, con fuego y golpe, para moldearla y darle en la forja la consistencia que debe tener como arma que es en sí, de acero.

La espada se entregaba a quienes deberían portarla, dentro de un ceremonial, que desde remotos tiempos tuvo matices originariamente religiosos. La espada era sólo particularidad de hombres libres, de hombres nobles, de hombres constituidos en autoridad. El derecho a portar una espada era tomado muy en serio. Por ejemplo, un campesino, siendo una honorable persona no tenía el derecho a llevarla. La espada ha sido desde entonces señal de mando, símbolo de autoridad. Incluso portadoras del honor de quienes tenían derecho a llevarlas, hasta tal punto que cuando alguien era derrotado, como muestra de aceptar la victoria de su adversario "rendía su espada" entregándola al vencedor.

Nunca dejó de tener también un profundo contenido de ser la espada símbolo de justicia y emblema de rectitud de quien aplicaba la justicia. Además manifestación protocolar en ciertas ceremonias: así era preceptivo que en ciertas reuniones de especial envergadura se presentaran con espadas quienes estaban investidos del derecho de portarlas. Es el caso que también en la celebración de los matrimonios, según las costumbres de los frisios o frisones, en la dicha Provincia holandesa, acompañaban simbólicamente a los novios como para simbolizar que el nuevo esposo se comprometía a proteger bajo la fuerza de su espada y de su honor, a su dama.

Algunas espadas de insignes personajes tenían un nombre: yendo a la antigüedad la espada de Carlo Magno, Emperador del Sacro Imperio Romano, coronado en el año 800, se llamó "Joyeuse" y se conserva en París en la Iglesia de San Denís. La del Cid Campeador, en Burgos, se llamó "Tizona", la del Rey Arturo, "Excalibur", por citar sólo algunos ejemplos.

No solamente en actos bélicos era usada la espada. También tenía un matiz de castigo su uso en determinadas ocasiones: para defender el derecho de

propiedad cuando se sufría una evicción o se utilizaba para sancionar un delito tales como asesinato, violación, haber herido injustamente a alguien... y cuando no se quería cumplir una orden dada por el superior competente para darla.

Para poder usar con derecho una espada alguien debería ser "investido Caballero", después de un largo proceso de formación que empezaba a los catorce años del joven adolescente que iba a ser preparado para dicha investidura. Se le enseñaba todas las reglas del honor, de la hombría de bien, la conducta digna y debería aprender todos los preceptos del código de honor propio de los Caballeros, ya que sólo podían ir a caballo (de ahí su nombre) quienes tenían el derecho a llevar la espada.

Uno de los temas fundamentales era el defender con su vida, utilizando su espada, el honor de Dios, como bien lo recuerda Shakespeare; el honor de su Patria y de su Señor a quien tenía jurada fidelidad; el honor de su Dama, que no podía ser mancillado de ninguna manera, aunque fuera por medio de palabras; el honor de su nombre que había heredado de sus antepasados. Todo ese proceso era el que en castellano es conocido como el período de Paje, y más adelante, después de superar ciertos períodos de adiestramiento sería llamado Escudero, para, un día, al final de su entrenamiento, llegar a ser Caballero; con esta finalidad también recibía una adecuada formación por parte del Capellán para reforzar sus convicciones cristianas.

Para ser investido había en el ceremonial un baño de purificación, para simbolizar el paso nuevo que daba también su alma y en sus convicciones y debería pasar toda la noche en oración delante del altar, ya que era con Dios con quien se comprometería a asumir sus nuevas obligaciones. La fórmula utilizada por quien tenía a su cargo la ceremonia, el Rey o el Noble de quien se tratara hacía referencia que se hacía en Nombre de Dios y de San Miguel.



Estos aspectos guardan indudablemente un símil muy grande con lo que en la actualidad sucede con quienes pasan por la ESCUELA NAVAL DEL PERU, una vez concluidos sus cinco años en ella, como Aspirantes, primero, y como Cadetes después, para llegar a culminar su estancia en La Punta como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú. Y es precisamente que desde 1999, como ya hemos señalado más arriba, que indefectiblemente

cada año se viene celebrando la ceremonia, emotiva por demás, de traer la Espada del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau, con la que murió en el Combate de Angamos.

Con grande solemnidad un Oficial Superior, junto con tres de los Cadetes más antiguos de hasta ese día de Cuarto Año, tiene la honrosa misión de recibir en comodato la referida Espada de Angamos, la espada de la inmolación heroica del Gran Almirante, para permanecer ésta en la Cripta de la ESCUELA NAVAL DEL PERU muy cerca de los fragmentos óseos del Almirante Grau que se guardan con honda veneración y respeto en lo que es el espacio más reverenciado y considerado en la Marina de Guerra del Perú.

Son bendecidas en una ceremonia religiosa que evoca las graves obligaciones análogas a las mencionadas más arriba y los Cadetes permanecen en una Vela de sus propias espadas, con la particularidad honda que han permanecido toda una noche en torno a la Espada de Angamos y los restos de Grau. Los Cadetes, que en pocas horas se convertirán en Oficiales, reciben una explicación del hecho dentro de la ceremonia que desde 1999 se viene realizando en la Cripta de la Escuela Naval. Huelga abundar más en el significado que tiene con gran peso específico en el ánimo de todos quienes habrán de ser en su vida personal émulos de Grau.

Este año, el Sr. Ministro de Defensa bajó a la Cripta y se le colocó en sus manos la preciada reliquia del holocausto del Peruano del Milenio, mientras se le pergeñaba en pocas palabras lo narrado líneas más arriba. Más adelante el Sr. Ministro de Defensa lo manifestó en la Cámara de cadetes del Edificio Grau. Haciendo referencia a la emoción honda que había experimentado al haber tenido en sus manos dicha espada y glosó las palabras que se le refirieron de la ceremonia de la velación y bendición, haciendo referencia a la honda espiritualidad que encierra esta ceremonia como comprometedora de lealtad y servicio incondicional a la Patria a través de la lealtad rendida a la Marina de Guerra del Perú .



DEFENSA NACIONAL

EL LIBRO BLANCO: una propuesta para meditar

Contralmirante (r)
Juan José Freire Roncagliolo

El* Libro Blanco de la Defensa Nacional *(LBDN) contiene los lineamientos de nuestra política de defensa nacional. El documento fue confeccionado en el Ministerio de Defensa y aprobado por el gobierno del presidente Alejandro Toledo; fue publicado en el año 2005.

Durante el período de la Guerra Fría, luego de la Segunda Guerra Mundial, los países europeos consideraron conveniente elaborar sus libros de defensa para mantener informada a la población, a sus aliados y a la comunidad internacional respecto a sus inversiones en la preparación de sus fuerzas armadas para el "mantenimiento de la paz".

En el ámbito hemisférico americano, en las reuniones cumbres presidenciales iniciadas en 1994 en Miami, EE.UU., y en las de los ministros de Defensa del hemisferio, los gobiernos se comprometieron a promover iniciativas para fortalecer la seguridad y la confianza en la región destacándose como instrumento importante el intercambio de información sobre políticas y doctrinas de defensa, así como la cooperación mutua ante las amenazas comunes.

Este intercambio de información ha devenido en considerar la elaboración de "Libros Blancos de Defensa"que todos los países del hemisferio se han comprometido editar como una efectiva contribución a las medidas de confianza mutua.

En el año 2002 participé en el colectivo encargado de la elaboración del *Libro Blanco de la Defensa Nacional* y fui designado como primer Coordinador General, cumpliendo con esa labor durante el período abril de 2002 a marzo de 2004 -etapa en la que se expidió el Decreto Supremo N.° 009/SG del 09 de setiembre de 2002, con la finalidad de oficializar dicho trabajo-, y en razón a la experiencia obtenida y en vista de la publicación del *LBDN*-2005, en mi concepto apresurada,

he sentido la necesidad de señalar algunas observaciones y formular la propuesta que se describe más adelante.

Reflexionar: una necesidad...

Las razones de por qué siento la necesidad de redactar este artículo son varias, pero por limitación de espacio solamente citaré las que considero más relevantes en relación al texto de la primera edición del *LBDN* del Perú 2005:

- Este Libro Blanco ha sido elaborado en ocho meses. En un período similar se confeccionó el Libro de la Defensa Nacional de Ecuador, el mismo que, debido al corto plazo de elaboración, ya ha sido modificado en una segunda versión. Al respecto, debo recordar que en la mayoría de países que lo han emitido se ha empleado un promedio de cuatro a cinco años, observándose un trabajo bien redactado y meditado.
- En el contenido de nuestro Libro Blanco no se ha considerado la opinión de la ciudadanía, expresada en múltiples eventos a nivel nacional, ni la opinión de universidades, colegios profesionales y académicos que fueron consultados antes de marzo de 2004.
- No se ha incluido en el primer capítulo la necesidad de hacer docencia, acción que se consideró para facilitar la lectura de aquellas personas que no están familiarizadas con el tema.
- Tampoco se ha incluido el glosario que se consideró para el final del libro como aclaración de los términos técnicos empleados.
- Los conceptos de "seguridad" y "defensa nacional" han sido definidos erróneamente, soslayando la intención de inculcar una mejor comprensión del tema en la mente de los ciudadanos que no están familiarizados con la complejidad del Sistema de Defensa Nacional y su terminología que internacionalmente es concebida como "tarea de todos" los ciudadanos del Estado-nación.

Desde la presentación y el prólogo del *LBDN* del Perú 2005, se hace mención a la Seguridad y Defensa Nacional como un todo, y en la descripción del capítulo III se consideran objetivos y políticas de seguridad y de defensa, separadamente, confundiendo al lector.

Adicionalmente, en este *LBDN* se define la seguridad, a secas, como la "situación en la cual el Estado tiene garantizada su independencia, soberanía e integridad, y la población los derechos fundamentales establecidos en la Constitución". En esta definición no se tiene en cuenta el significado de "seguridad" de los diccionarios, especialmente el de la Real Academia de la Lengua Española, que definen la seguridad como una <cualidad de seguro>, y seguro, como el <estar libre y exento de todo peligro, daño o riesgo>, y tampoco se ha tenido en cuenta el hecho de que la población es parte constitutiva del Estado, al separar ambos términos.

Considero que para efectos del *LBDN*, donde se legitiman los conceptos de Seguridad Nacional y Defensa Nacional, así como la Política de Defensa Nacional,

la definición a considerar debe ser de "Seguridad Nacional" y no de "seguridad", a secas; y para ello se debe tener en cuenta la definición de "seguridad" dada en los diccionarios. Por tanto, como una propuesta, considero que la definición oficial de Seguridad Nacional sea: ***"situación en la cual el Estado-nación y sus intereses se encuentran libres de amenazas, peligro o daño"***. En esta definición de conveniencia, se considera al Estado-nación como un conjunto de valores, y se incluye la noción de "amenazas" a los valores esenciales que hacen la existencia e identidad del Estado, es decir, la independencia, soberanía e integridad territorial y demás consideraciones que se puedan identificar adicionalmente. En buena cuenta, la Seguridad Nacional como la seguridad, a secas, es algo que se percibe o siente, como consecuencia de la situación de estar libre de amenazas, peligro o daño.

...para enrumbar al país

En cuanto a la Defensa Nacional, el *LBDN* del Perú 2005, la define como el "conjunto de medidas, previsiones y acciones que el Estado genera, adopta y ejecuta en forma integral y permanente, se desarrolla en los ámbitos interno y externo". En esta definición tampoco se toma en cuenta el significado de "defensa" de los diccionarios donde la definen como la "acción y efecto de defender o defenderse", y "defender", como "rechazo al enemigo, dar amparo y protección". En la definición del *LBDN* del Perú 2005, se deja abierta la idea de que todas las medidas, previsiones y acciones que el Estado genera, adopta y ejecuta es defensa nacional; es por ello que, tomando en cuenta el significado de los diccionarios y la interrelación que existe con la definición de Seguridad Nacional, propongo la siguiente definición de Defensa Nacional: ***"son todas aquellas previsiones y acciones que el Estado-nación concibe y realiza para reducir o eliminar sus vulnerabilidades y las amenazas, peligros o daños contra él y sus intereses"***. Es así como podemos darnos cuenta de que la Seguridad Nacional existe en tanto y en cuanto se tenga una buena Defensa Nacional. Así mismo, se considera que la Seguridad Nacional es integral, lo que significa que se da en todas las actividades de la sociedad, actividades que pueden ser agrupadas en cuatro grandes campos: político, económico, social y militar; y por tanto, la Defensa Nacional también se debe concebir y ejecutar en los mismos cuatro grandes campos. Este concepto es una variante del concepto generalizado de que la seguridad es más amplia que la defensa ya que a esta última se la considera aplicable solamente al campo militar, lo cual no es real por cuanto la defensa, aunque con otros nombres, también se da en los campos político, económico y social.

De la misma manera, cuando se habla de política de seguridad y defensa nacional, se está considerando la política de una combinación de dos conceptos, interdependientes, pero diferentes y más aún, al considerarse en este mismo libro, dos políticas de seguridad para un objetivo específico de seguridad y, a la vez, treinta y nueve políticas de defensa para cinco

objetivos de defensa donde el enunciado de la primera política de seguridad es el mismo o igual al enunciado del primer objetivo de defensa, demostrando una total incomprensión de estos conceptos que desorientan a los lectores de este importante documento que, además, es distribuido internacionalmente; y para mayor desconcierto se hace mención a la mal llamada "Política de Seguridad Nacional" del Acuerdo Nacional, que no contiene una visión armónica de futuro y, en cuyo caso, en este nivel correspondería establecer "lineamientos de política" y no políticas, por cuanto las políticas son aplicadas por los gobiernos de turno de acuerdo a su propia ideología.

En resumen, en este *LBDN* del Perú 2005, se entremezclan indiscriminadamente los conceptos de "seguridad" y "defensa" y se aplican como políticas separadamente, independientemente del nivel de que se trata: Estado nacional, Estado sectorial, o gobierno.

Esperemos que la decisión del gobierno de actualizar el *LBDN* y publicar una segunda versión, considere las definiciones y los conceptos más acertados ya que este es un tema polémico en el que deben considerarse las opiniones de la población transmitidas por medio de sus representaciones en reuniones de diálogo a nivel nacional, y por supuesto de los técnicos, especialistas, académicos y profesionales que tienen mucho que aportar además de involucrarlos en tan importante tema para transmitirles la necesaria interrelación entre Bien Común, Bienestar General, Seguridad Integral, Desarrollo (nacional) y Defensa (nacional).

Por último, esta decisión es una buena oportunidad para empezar por el comienzo, es decir, que las autoridades se den cuenta de que un país que no tiene intereses ni objetivos nacionales definidos es un país sin rumbo; y como los objetivos de defensa –que deben considerarse en la Política de Defensa Nacional para ser descritos en el *LBDN*– deben ser extraídos de los objetivos nacionales, los que a su vez son determinados por los intereses y aspiraciones nacionales vitales, por tanto, es el momento de iniciar los foros, seminarios y demás eventos necesarios que reúnan a la gente pensante de todas las profesiones y sectores del quehacer nacional a fin de extraer el mínimo común denominador de los planteamientos de las diferentes organizaciones políticas y sociales, para expresarlas como intereses nacionales y constituirlas en aspiraciones nacionales. De esta manera, se podrá precisar los objetivos nacionales y ser enunciados como resultado de la forma de interpretar el aspecto abstracto del bien común, permitiendo al gobierno de turno aglutinar esfuerzos populares en torno a ellos y a la población tener un punto de referencia para evaluar el desempeño del gobierno.

Presupuestos: Defensa y Desarrollo

Capitán de Navío (r)
Jorge Portocarrero Prieto

En reciente artículo en la página editorial del diario *El Comercio* y bajo el título de "Necesario cambio en la política de defensa nacional" el general de división Francisco Morales Bermúdez, ex presidente de la República, llama severamente la atención a los responsables de la política de Estado en materia de defensa nacional que ha conducido al Perú a un injusto "desarme unilateral", indicando la alternativa por la que puede optar el poder político para que no se vea afectada la soberanía e integridad de la República.

Propone Francisco Morales Bermudez un acuerdo manifiesto de los gobiernos de los países implicados mediante convenios o tratados de respeto mutuo y de no agresión militar de cumplimiento obligatorio para todas las partes o, de lo contrario, la renovación y actualización periódica de los medios y equipos para alcanzar un nivel apropiado de seguridad nacional.

El presente trabajo trata de razonar sobre cada una de las dos opciones a las que se refiere el ex presidente de la República, teniendo como punto de partida el redimensionamiento de la fuerza armada con la finalidad de revisar los factores que permitan encontrar una manera de determinar los requerimientos de medios y equipos para alcanzar un nivel adecuado de seguridad nacional en función de presupuestos y se concluye revisando conceptos y hechos que permiten determinar lo conveniente de llevar a cabo convenios o tratados de no agresión bélica con plenas ventajas para el desarrollo de los países involucrados. Así mismo, se fundamenta la necesidad de tomar una decisión por parte del poder político para definir el control que debe asumir la fuerza armada con relación a las amenazas y también se comenta sobre la responsabilidad del injusto "desarme unilateral".

Redimensionamiento de la Fuerza Armada

La renovación y actualización de medios y equipos significa asignación de recursos o presupuestos para la defensa na-

cional. Cabe la pregunta ¿qué presupuesto para la defensa nacional es necesario para contar con medios y equipos para alcanzar el nivel apropiado de seguridad nacional?

Es una realidad la necesidad de contar con una fuerza armada con el fin de usarla contra posibles amenazas que puedan afectar los intereses del país; existen casos de excepción consecuentes con convenios o tratados de paz. Las amenazas pueden proceder tanto del exterior como del interior del país.

El poder político debe contar con la fuerza armada para destruir o neutralizar las amenazas en defensa del Estado cuando lo exigen las circunstancias y no puede lograrlo mediante la vía diplomática. El costo del empleo de la fuerza, el tiempo de uso en función de logística, los daños y lo que ganaría el país son factores que determinan las decisiones del poder político para su empleo.

Las definiciones más simples de la finalidad de la fuerza armada según el empleo de su poder bélico serían:

a) **para destruir o disuadir las amenazas (acción ofensiva)**, es la acción de poder colocar medios destructivos en espacios y momentos requeridos que inflija el mayor daño al menor costo y que permita el control de esos espacios, con conocimiento de las inteligencias de las amenazas, y

b) **para neutralizar las amenazas (acción defensiva)**, es la acción de poder emplear armas de uso ofensivas y/o de uso defensivas en espacios y momentos requeridos que permita al menor costo y menor daño evitar el éxito de las amenazas.

El poder bélico puede contar con armas de uso defensivo y/o armas de uso ofensivo, las primeras para ser usadas contra las segundas. Las armas de uso ofensivo convencionales generalmente requieren de un medio operado por personas para trasladar el arma hasta un punto del cual pueda enviar el medio destructivo en forma eficaz contra el blanco, es decir, el arma ofensiva en una primera parte debe ser transportada y en una segunda enviada contra el blanco. Las armas de uso defensivo generalmente actúan cuando el arma ofensiva entra a su radio de acción. El costo operativo y la logística requerida en armas de uso defensivo son menores que en el caso de las armas de uso ofensivo.

El gobierno anterior consideró, sin lograrlo, la necesidad de redimensionar el poder bélico y de reorganizar la fuerza armada buscando eficacia ante las posibles amenazas y sin desmedro de ella permita mayor presupuesto para el desarrollo del país, ya que no se tienen indicios de lograr entendimientos regionales para un racional gasto en armas a pesar de las buenas intenciones o deseos de los mandatarios. Redimensionar implica también reestructurar el poder bélico, ya que busca **el cambio de la fuerza armada a un tamaño que pueda ser manejado con los presupuestos asignados por el poder político, no solo en forma cabal y adecuada sino sobre todo en forma eficiente.**

Lo que debe querer el poder político es el cambio del tamaño de la fuerza armada que está en función de un poder bélico conformado por personal y material sin afectar la eficacia frente a las amenazas, considerando que el país ha tenido dos

amenazas tradicionales y su poder bélico ha estado supeditado a planes para enfrentarlos a la vez.

Redimensionar es cambiar de tamaño, lo que implica que se puede cambiar el poder bélico en el todo o en parte con las condiciones de que el poder bélico resultante sea eficaz ante las amenazas, que el material por adquirir cuente con los recursos correspondientes y que los presupuestos cubran las necesidades de la operación y mantenimiento evitando el deterioro prematuro del material y como requisito básico que no exista incremento en los presupuestos.

El estudio para un redimensionamiento de la fuerza armada puede tener diferentes puntos de partida, todos ellos válidos, dependiendo cada cual del enfoque prevaleciente. El costo de la defensa es el quid del asunto y el racionalizar los gastos sin detrimento del control de las amenazas es el problema que debe ser resuelto.

No es fácil entender que un grupo ajeno a la profesión militar pueda llevar a cabo o recomendar los cambios que requieren realizarse en los institutos militares con el fin de diseñar una eficaz defensa nacional. Los "civiles" lo pueden hacer en forma satisfactoria, pero lamentablemente, ideas equivocadas o de resarcimiento de los políticos contra el "fujimorismo militar" llevaría, con bastante posibilidad, al fracaso toda "reingeniería castrense"; sin embargo, profesionales de todo campo, con criterio y experiencia empresarial, pueden consolidar propuestas que permitan un mejor diseño de la defensa nacional: indudablemente el logro es encontrar la no viabilidad de cualquier amenaza.

Hipótesis de guerra

¿Por dónde empezar el redimensionamiento? La razón indica que lo primero es definir el control que quiera tenerse con relación a las amenazas y también si la guerra será focalizada en un espacio geográfico determinado o si abarca todo un territorio; el lenguaje militar lo define como "hipótesis de guerra" y corresponde al poder político determinar los fines del poder bélico, si es con fines de destruir o con fines de neutralizar y corresponde a los militares el concretarlo, es decir, determinar la dimensión del poder bélico elegido por el poder político y su modo de empleo. El poder bélico inicial o con el que se cuenta incrementaría o no de acuerdo a los presupuestos asignados por el poder político; el cuánto de ese poder bélico será empleado en espacios y momentos requeridos es resultado de los presupuestos asignados para la defensa nacional. Los militares proponen, los gobiernos disponen y luego los militares deben **adecuar eficazmente el poder bélico a los presupuestos,** debiendo tener el poder político conocimiento cabal del poder bélico con el que puede contar el país en un momento determinado.

¿Por qué el poder político debe ya tomar la decisión de definir el control que se debe tener con relación a las amenazas? Porque **el actual tamaño del poder bélico no tiene dimensión eficiente ni para la finalidad de empleo ofensivo ni para la finalidad de empleo defensivo, consecuentemente al resultado del gasto de los presupuestos le corresponde un mínimo índice en costo eficacia ya**

que el 80% del presupuesto del sector se destina a sueldos, el 15% para gastos de bienes y servicios y solo el 5% para capacidad operativa. Y por otra parte tenemos que entender que los presupuestos para la defensa nacional, de esa manera distribuidos, continúan incidiendo en la degradación paulatina del material del poder bélico iniciada desde la década de los años 80. Una inteligente decisión política permitirá un conveniente poder bélico y redundará en el uso eficiente o mejor uso de los presupuestos y en una asignación adecuada de montos. En 26 años ¿por qué los responsables del sector, que han sido muchos, no han tomado las acciones correctivas?

En el gobierno actual, ¿algún ministro del sector defensa dispondrá la dimensión eficiente de la fuerza armada?

Se podría considerar dos fases para el logro de la dimensión del poder bélico, la primera fase con un tamaño tal de poder bélico que permita neutralizar las amenazas (el país sufre daño pero las amenazas no logran ningún control), para luego en el tiempo programado de acuerdo a los presupuestos asignados llegar a la segunda fase con un poder bélico que permita disuadir las acciones de las amenazas o destruirlas en caso de guerra, planificación supeditada a los presupuestos.

El formular la hipótesis de guerra debe considerar, además, lo siguiente:

a) Somos un país en vía de desarrollo al igual que las amenazas.
b) El evitar la "carrera armamentista".
c) No tenemos que tener un poder bélico igual a la suma del poder bélico de las amenazas.
d) El tiempo de las fases de dimensión del poder bélico será consecuente con el tiempo de vida útil del material.
e) Contar con material consecuente con la geografía propia y de las amenazas.
f) Interviene la Fuerza Armada con su personal, material, llamamiento al servicio y con logística nacional de transporte, alimentos, reparaciones y repuestos.

Dos componentes decisivos

Los gastos ocasionados por el poder bélico de la fuerza armada tienen dos componentes: personal y material. El requerimiento de personal es resultado del material a emplearse acorde a la capacidad de control que se quiera tener contra las amenazas, considerando que el componente material requiere de operación, de logística y de planear su uso para control de esas amenazas.

El racionalizar los componentes personal y material busca hacer más eficaz su empleo. El material tiene un tiempo de vida útil ya sea por operación o por capacidad tecnológica y emplearlo o conservarlo pasado ese tiempo es inflar gastos tanto por la logística de su empleo como por el personal requerido para ese empleo. El conservarlo es engañarse pero no se engaña a las amenazas.

La racionalización del componente material debe empezar por anular todo material que haya cumplido su ciclo de vida útil o por tecnología pasada y luego adecuar para el plazo inmediato programas de mantenimiento preventivo para conservar el material operativo y programas de mantenimiento correctivo para

reparar y poner operativo el material con limitaciones de operación, considerando los presupuestos correspondientes.

Racionalizar el componente personal es entender que el conocimiento y la experiencia del individuo debe ser adquirida para desempeñar cabalmente las funciones que competen al cargo; el exceso o el defecto de estudios y la deserción prematura de individuos preparados, generará mayores gastos no productivos para la defensa. Tenemos que considerar las funciones que corresponde desempeñar al componente personal, las cuales alcanzan tres ámbitos, anteriormente mencionados: a) operación y mantenimiento preventivo del material, b) logística y mantenimiento correctivo del material, y c) planear el uso del material para control de las amenazas.

Racionalizar el componente personal significa también el empleo conveniente a través de la carrera militar. Considerando que personal implica al profesional, al técnico o calificado y al no calificado, se puede establecer tres etapas de empleo: la primera, el manejo u operación del arma o material de combate debe recaer en los primeros grados, acorde con la edad del individuo, momento cuya mentalidad, cabalmente preparada, permitirá obtenga el mejor provecho en situaciones adversas; la segunda, en los grados intermedios, consecuente con los conocimientos y experiencia adquirida en la primera etapa, pasarían a desempeñar cargos en el ámbito de la logística y mantenimiento correctivo del material. Con el bagaje adquirido en las dos primeras etapas, desempeñarían, en la tercera, con grados superiores, funciones en cargos de planeamiento del uso de las fuerzas contra las amenazas y la administración de la institución militar. Cada etapa debe contar con los estudios pertinentes.

A cada etapa correspondería "una pirámide" de grados en función de cargos y si bien existe un flujo de la primera a la segunda y de esta a la tercera, en cada etapa permanecerían mediante selección aquellos que irían cubriendo cargos de mayor graduación en cada una de ellas.

El componente material a usarse en un plazo dado determinará la necesidad del componente personal en la primera etapa y las vacantes de ingreso para las escuelas militares estarían acordes a los programas de crecimiento del poder bélico, es decir, en función de los presupuestos. Debe considerarse que profesionales y técnicos con estudios en la vida civil pueden ser parte del componente personal a desempeñar cargos en las pirámides de las tres etapas

Un programa a largo plazo que considere un poder bélico para destruir las amenazas, permitiría conocer año a año, de acuerdo a presupuestos determinados, el alistamiento del material y los requerimientos del componente personal, deduciendo de esta manera la medida de control que el poder bélico tendría anualmente sobre las amenazas, programa que se reajustaría continuamente con los presupuestos reales asignados por los gobiernos de turno, contando así con conocimiento permanente de las necesidades para el control que se quiere tener sobre las amenazas. Programas de esta naturaleza deben considerar el tiempo de vida útil del material y la tecnología usada, es de-

cir, la renovación y crecimiento periódico del poder bélico, hecho que conlleva la necesidad de movilizar grandes recursos económicos que la situación económica y social de nuestro país no está en condiciones de asumir.

Además, una decisión política de contar en el largo plazo (la única manera por el alto costo de adquisición) con poder bélico para destruir las amenazas podría propiciar una "carrera armamentista" en la Región, pero un país como el nuestro en vías de desarrollo tampoco tendría recursos (presupuestos) para conservar y usar ese material que debería ir incrementando año a año para lograr en el plazo programado el poder bélico para destruir las amenazas y fracasaría mucho antes de complementarlo con la consiguiente pérdida no recuperable.

Aprender a aprender

El tamaño del poder bélico con que cuenta el país corresponde a las armas adquiridas en las décadas de los años 70 y 80 que no reflejan una adquisición basada en la racionalidad de un planeamiento estratégico consecuente con una hipótesis de guerra, sino de la oportunidad de endeudamiento con gobiernos diferentes [URSS, Francia, Italia, Alemania] que no dieron oportunidad de determinar las armas por adquirir; fue un "o compran esto o no compran". Los montos del endeudamiento alcanzaron para los medios de transporte de las armas (buques, submarinos, aviones, tanques) y casi nada para adquirir la munición (misiles, torpedos, bombas, balas, etc.) y mucho menos para contar con una logística de repuestos para el mediano plazo.

Consecuente con el gobierno militar, el Perú contó durante las décadas de los años 70 y 80 con el mejor poder bélico de la Región; no obstante, en el conflicto fronterizo de la década de los años 90 no fue posible controlar por la fuerza esa amenaza, siendo resuelto definitivamente por la vía diplomática. Errores, los hubo. ¿Cómo afectó al resultado del conflicto bélico la participación del poder político? ¿Cómo afectó al resultado del conflicto bélico la conducción llevada a cabo por el alto mando militar? ¿Jugaron las acciones bélicas con los planes derivados de la hipótesis de guerra? Además, ¿cómo entender el gasto de más de 900 millones de dólares americanos más intereses del endeudamiento por la compra de ese material bélico que se deterioró por falta de mantenimiento y no pudo ser empleado cuando fue necesario? El análisis respectivo no solo daría respuesta que ayudaría aún más al estudio del redimensionamiento, sino, de acuerdo al dicho, "la letra con sangre entra", que aquí cae de perillas, enseñaría **lo que no se debe repetir.**

Una forma diferente de sabiduría

Sin embargo, con los resultados de los tratados de paz que dan fin a los problemas fronterizos del país, sería conveniente llevar a cabo un redimensionamiento de la defensa nacional y reorganización de la fuerza armada basado en el concepto de lograr un poder bélico fundamentalmente en conocimiento (inteligencia) y sobre la base de un ejército de desplazamiento rápido para la concentración de fuerzas, una marina encargada de la defensa de costa y

de la vigilancia marítima y una aviación destinada a mantener el control aéreo del espacio territorial.

Consecuente con las deducciones anteriores y conociendo las limitaciones en las asignaciones de los presupuesto dados por el poder político podemos concluir que ***el redimensionamiento de la defensa nacional y la reorganización de la fuerza armada deben considerar un poder bélico de acción defensiva para neutralizar la amenaza mayor en espacios geográficos focalizados, basado en una estructura más simple y menos costosa que la actual, un tamaño tal que pueda ser manejado con los presupuestos que pueden asignar los gobiernos de turno.***

Ese poder bélico debe contar con los siguientes medios como mínimo:

a) Servicios de inteligencia y vigilancia implementados con la última tecnología.
b) Medios de desplazamientos rápido (helos) para la concentración de fuerzas.
c) Sistema de defensa (pasivo) contra incursiones aéreas.
d) Medios de defensa aéreos (helos) contra incursiones terrestres.
e) Artillería móvil para defensa de costa e infantería para el control del litoral.
f) Medios para vigilancia marítima.
g) Medios (navales y aéreos) para operaciones especiales para destrucción de puntos vitales en espacios geográficos de la amenaza.
h) Medios aéreos para mantener el control aéreo del espacio territorial.

Nuestro punto de partida:

a) Eliminar material obsoleto por tiempo de vida útil o con tecnología obsoleta.
b) Evaluar el acondicionar material con tecnología obsoleta con última tecnología.
c) Inventario del material bélico útil.
d) Desarrollar la hipótesis de guerra considerando el poder bélico con fines de neutralizar la amenaza mayor y en espacios geográficos focalizados.
e) Pasar a la reserva material bélico útil no requerido para neutralizar la amenaza mayor.
f) Requerimiento de material para neutralizar la amenaza mayor.
g) Establecer plantas del personal para uso de material con fines de neutralizar la amenaza mayor.

Continuamos con:

a) Programa de implementación del poder bélico con fines de neutralizar la amenaza mayor y en espacios geográficos focalizados.
b) Presupuestos requeridos para ejecución del programa de implementación a fin de completarlo en el mediano plazo (5 años).
c) Programa y presupuestos para operación, mantenimiento y renovación del material del poder bélico con fines de neutralizar la amenaza mayor y en espacios geográficos focalizados para el largo plazo (15 años).

Terminamos como siempre, la historia se repite, los militares proponen, el poder político dispone y luego los militares se adecuan a los presupuestos asignados:

a) Adecuar los programas a los presupuestos asignados por el poder político.

b) Permanente conocimiento del poder político de la realidad del poder bélico, su empleo y las limitaciones con relación a las amenazas.

c) Como todo lo que hagamos será de conocimiento de las amenazas, el poder político está obligado a explicarlo a la sociedad.

Para concretar cabalmente el redimensionamiento de la Fuerza Armada es pertinente revisar los conceptos que dieron origen a la Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional por considerarse que viven realidades diferentes de los requerimientos actuales de la sociedad.

Fines esenciales del Estado

El asunto de *seguridad integral* nace de las ideas de un ilustre militar y su conceptuar se da en las aulas del entonces Centro de Altos Estudios Militares - CAEM (actualmente CAEN) a partir de la década de los cincuenta del siglo pasado, revisada y perfeccionada por las promociones egresadas año a año de ese centro militar.

Establecen como teoría que los fines esenciales del Estado están constituidos por el bienestar general y la seguridad integral y bajo el concepto de que ambos fines tienen el mismo nivel de importancia desarrollan los estudios pertinentes concretizados en los fundamentos doctrinarios de la seguridad y defensa nacional.

El concepto desarrollado ha llevado a dimensionar la defensa con la misma magnitud que el desarrollo y además la defensa como fundamento indispensable e insustituible del desarrollo nacional. Sin embargo, mientras en las décadas de los años 70 y 80 el país alcanzó a ser en América del Sur uno de los primeros en poder bélico, tenemos que en ese lapso de tiempo el subdesarrollo y lo infrahumano crecieron alarmantemente, encontrándonos en la actualidad entre los países que ocupan los últimos lugares en calidad de vida y lo grave es que en la última década y hasta la actualidad el poder bélico ocupa también los últimos lugares entre los países de la Región; no obstante, en los últimos 5 años el desarrollo económico del país ha tenido un crecimiento porcentual mayor que el de los países de la Región. En momentos actuales el gobierno está por firmar convenios de libre tratado de comercio con EE.UU. y Chile con el fin de ampliar el comercio favorablemente para los países. Entonces, ¿la defensa debe ser fundamento indispensable e insustituible del desarrollo nacional o de la misma magnitud que el desarrollo?

La lección debe ser, ***"el desarrollo permite contar a los gobiernos de turno con mayores ingresos y estos pueden redundar en mejores presupuestos para la defensa nacional"***. El contar ahora con un poder bélico poderoso resultado de endeudamiento y no contar con presupuestos para su uso y conservación deviene en el mediano plazo en material no útil. ***"Más vale tener un poder bélico limitado que cuente con presupuestos para su conservación, mantenimiento y renovación que tener un poder bélico poderoso que no cuente con suficiente presupuesto que evite su rápido deterioro"***... recordamos haberlo vivido, ¿no?

No obstante, con relación al estado actual del poder bélico cabe preguntarse:

¿Qué pasó con el planeamiento estratégico de la defensa nacional en la década de los años 90? ¿Podrán tener los mismos militares una respuesta? Les sería de mucho provecho y limitaría ambiciones de armamentos ilusorios.

La sociedad no ha intervenido en el trabajo del CAEM mencionado líneas arriba, tampoco ha sido cabalmente informada pese a su obligada participación y desconoce lo que ello implica. La seguridad integral y la defensa nacional confrontan un sistema impuesto a la sociedad.

El nuevo concepto requerido para el siglo XXI de seguridad integral que la sociedad espera del Estado radica en diferentes seguridades que debe tener cada individuo y que la sumatoria de todas esas seguridades será la mejor seguridad integral que pueda tener el país: su desarrollo.

La seguridad integral que la sociedad espera del Estado es una serie de seguridades dadas en concatenación con la vida del individuo. Se inicia con tener la seguridad de que las células que le darán existencia provienen de unos padres sanos, seguridad de cuidado mientras es gestado, seguridad de nacer, seguridad de lactancia, seguridad de vivir, seguridad de ser enseñado, seguridad de alimentación, seguridad de ambiente, seguridad de recibir educación, seguridad de ser formado, seguridad de encontrar trabajo, seguridad para desarrollarse y producir, seguridad de libre expresión, seguridad de encontrar medios para generar riqueza; solo entonces el país contará con una cabal y adecuada seguridad integral contra todo factor perjudicial externo o interno, porque recién esos individuos conformarán una nación y habrán aprendido a tener un profundo amor a la patria.

Los recursos del gobierno de un país como el nuestro en vías de desarrollo, con cerca del 50% de la población en situación de pobreza y de ellos el 20% en situación de extrema pobreza, deben ser usados lo máximo posible en gastos de inversión como salud, educación, infraestructura, seguridad ciudadana; entonces, ¿por qué distraer buena parte de esos recursos en defensa para la seguridad integral?

¿No podría haber otra manera de neutralizar esa posible amenaza exterior que permita un menor gasto en defensa?... Sí es posible el encontrar una vía alterna que requiera un mínimo de gasto que sería empleado en defensa para el frente interno y dicha vía sería de provecho económico para los países participantes, por ejemplo, un tratado o convenio de respeto mutuo y de no agresión militar, es decir, el no empleo del poder bélico del uno contra el otro en un tiempo no menor de 50 ó más años resolviendo toda controversia que pueda darse por la vía diplomática y jurisprudencia de organismos internacionales, empleando el poder bélico en forma conjunta para amenazas que afecten sus intereses e incrementando las armas mediante un racional gasto, términos que serían traducidos a texto diplomático; este convenio sería garantizado por terceros países. Esta acción de llevarse a cabo sería buen ejemplo para los países no solo de la región. "*Momento oportuno el actual, Perú y Chile empiezan a concretar acercamiento fijado por presidentes y el canciller Alejandro Foxley en visita al país pide al Perú asociarse para mirar*

juntos hacia el Pacífico".

"Similarmente podría convenirse con el Ecuador, ya que en estos momentos ha tomado la decisión soberana de desactivar varios destacamentos militares en la frontera con nuestro país como un gesto de confianza que ahora existe entre ambos países".

¿Quién lo propone?, demos el primer paso y a ver qué pasa. ¿Ganaríamos o perderíamos? De lograr convenios de esa naturaleza el país tendría un ahorro significativo en la defensa nacional, monto que podría incrementar los gastos en desarrollo; no obstante, si se estimara no conveniente convenios de esa naturaleza se podría llevar las relaciones diplomáticas con igual modalidad a la descrita en los párrafos anteriores y contar con ahorro significativo para bien del desarrollo

Algo a cambio de algo

Sin embargo, nuestra amenaza mayor exterior continúa adquiriendo cada vez más armamento y son noticias alarmantes por parte de la prensa. Al respecto, razonemos un poco desde un punto de vista político y militar: ellos tienen 3 frentes, con "A" tienen diferendo latente en límites, tratado energético incumplido, gobiernos con ideologías y políticas diferentes; con "B", presión continua de revisión de límites, enclave militar venezolano bajo el reciente acuerdo de seguridad y defensa e injerencia en el suministro energético, y con "P", controversia en límites del mar territorial y de acuerdo a la historia fue aliado de "B" contra ellos, además, su economía requiere de energía con la cual no cuenta y tiene necesidad de agua para su población y por otra parte la fuerza armada tiene recursos ajenos a los presupuestos para asumir gastos del poder bélico. Entonces, ante este cuadro podemos deducir en forma general su hipótesis de guerra y consecuentemente sus necesidades de armas, conociendo sobre todo que su formación militar tiene como antecedentes la escuela prusiana. Ante este cuadro pensemos como ellos y no como nos gustaría que pensaran y encontraríamos justificado su armamento, ¿nosotros no lo haríamos? Acaso, cuando tuvimos la oportunidad en los años de las décadas de los 70 y 80 ¿no lo hicimos?

¿Y las amenazas internas? El rezago del terrorismo trata de subsistir o tener presencia con apoyo o alianzas con el narcotráfico; las capturas de cabecillas realizadas recientemente permiten ir desarticulando lo que queda de Sendero. La amenaza interna actual importante es el narcotráfico que se encuentra en manos de la policía nacional, sin embargo, **la pobreza, la extrema pobreza y lo infrahumano es la mayor amenaza interna que tiene el país y la única manera de combatirla es mediante el gasto social.**

Al respecto, **tenemos que decidir entre convenios de no agresión bélica o renovación y actualización periódica de los medios y equipos para alcanzar un nivel apropiado de seguridad nacional.**

La primera opción permitiría al gobierno contar con mayores recursos para el gasto social, siendo beneficiosa para el desarrollo económico del país; mientras que el empleo de recursos (deuda y presupuestos) para lograr la segunda opción

limitaría significativamente la política del actual gobierno, de querer elevar la inversión pública en gastos sociales principalmente para favorecer a los trece millones y medio de pobres y, a ese respecto, ya hemos conocido el pensar político del candidato a la presidencia que los representó y las consecuencias que un gobierno con su política traería para el país y que con certeza podemos afirmar que de ninguna manera la defensa nacional sería la solución. La pobreza, la extrema pobreza y lo infrahumano es la mayor amenaza interna que tiene el país y con toda seguridad (permitan la metáfora) la fuerza armada con su poder bélico no podría neutralizarla y mucho menos destruirla; todo lo contrario, a mayor poder bélico menor oportunidad de reducir esa amenaza interna, ya que mayores presupuestos en defensa restan presupuestos para gastos sociales. Es lo que el país vive en la actualidad. ¿Hay alguna duda por qué opción se debe decidir?

Bien, ahora regresemos al asunto de seguridad integral, teoría nacida en el CAEM, que también contiene lo referente a poder bélico.

Para la sociedad es un total secreto todo lo relacionado al poder bélico salvo el material que le permiten ver en los desfiles militares; contrariamente nuestro poder bélico es ampliamente conocido por las amenazas. Es información abierta en publicaciones especializadas, además las amenazas cuentan con los servicios de inteligencia pertinentes y también con las conveniencias de los vendedores de armas de ofrecer ese tipo de información. Igualmente, los responsables de la defensa nacional también conocen el poder bélico de cada una de las amenazas.

El que la sociedad no sea informada oportunamente de las adquisiciones de material bélico da pie a valederas interrogantes maliciosas, ¿qué se compra y a quién se compra?, ¿por qué se compra?, ¿se compra mediante concurso público?, ¿qué precios se pagan? Se emplean en esas adquisiciones grandes sumas de dinero perteneciente a la sociedad, no a los gobiernos de turno, dinero que deja de emplearse en necesidades básicas, fundamento suficiente para informar oportuna y detalladamente a la sociedad y no preocuparse por las amenazas ya que ellos lo sabrán antes que la compra se realice, así como la inteligencia militar conoce la compra que ellos realizan y que muchas veces son noticias alarmantes de parte de la prensa.

Sin ninguna duda, es posible afirmar que en los países en vías de desarrollo el único secreto, o que debe serlo, es el referido al alistamiento (entrenamiento) del personal militar y al alistamiento (estado de operatividad) del material bélico, es decir, la capacidad con la que cuenta la fuerza armada para emplear cabal y adecuadamente el material bélico, además, por supuesto, de los planes de guerra, que por otra parte son deducidos con la información que obtiene la inteligencia militar.

Es pertinente también revisar el concepto de los principios constitucionales que rigen a la fuerza armada ya que ella tan solo permite al militar ceñir su accionar estrictamente a la misión que le señala la constitución política y a las leyes y re-

glamentos vigentes cuando debe ceñir ese accionar a todo el contenido de la constitución política y no limitarse a una parte de ella, la referida a la misión que le encomienda. Sería propio que la fuerza armada someta su accionar a una escala de valores acorde a su razón de existir y tal puede ser: "...servir a la sociedad respetando la constitución política, las leyes, al gobierno y a sus reglamentos y obedecer las órdenes mientras ellas no atenten contra la sociedad, la constitución política, el gobierno y la disciplina...", justificaría se dé en ese orden.

Por otra parte, cuando entramos al tema del presente trabajo y nos hacemos la pregunta ¿por dónde empezar el redimensionamiento?, indicamos entre otras cosas que los militares proponen, los gobiernos disponen y luego los militares *deben adecuar eficazmente el poder bélico a los presupuestos*, ... *"seleccionar racionalmente la alternativa más apropiada a fin de obtener el mejor empleo de los recursos en la ejecución o actividad, así como el logro de un fin determinado"* (conceptos básicos del planeamiento)... debiendo tener el poder político conocimiento cabal del poder bélico con el que puede contar el país en un momento determinado. ¿El poder bélico estuvo, desde la década de los años 80, eficazmente adecuado a los presupuestos? o, en otras palabras, ¿con los presupuestos asignados desde 1980 fue seleccionada la alternativa más apropiada a fin de obtener el mejor empleo de los recursos en la ejecución o actividad? Y también preguntamos: ¿al poder político, en todo ese tiempo, se le dio a conocer diferentes opciones de dimensión para el poder bélico referido a los presupuestos asignados?

Y con relación al estado actual del poder bélico preguntamos anteriormente ¿qué pasó con el planeamiento estratégico de la defensa nacional en la década de los años 90?, cuando realmente hemos debido preguntar ¿hasta dónde hay responsabilidad del alto mando militar con relación al estado actual del material bélico? Entonces, ¿la responsabilidad es única del poder político o gobiernos de turno por los presupuestos que asignan?

Para encontrar respuestas cabales debemos considerar como premisa que los militares que ostentan los grados más altos cuentan con estudios superiores, de post grado y también con equivalentes a programas MBA, ... *"el dominio de la teoría y doctrina del planeamiento estratégico es de tal importancia y trascendencia que puede considerarse como la síntesis de la preparación de los altos mandos y de los organismos de defensa nacional"*..., es decir, cuentan con los conocimientos y experiencia en asuntos militares suficientes para asumir la responsabilidad de la conducción de la fuerza armada, la que tiene como finalidad primordial, establecida por la Constitución Política, el garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República.

Asimismo, debemos considerar que el Consejo de Seguridad Nacional, órgano rector del sistema de seguridad y defensa nacional, está conformado, excepto el jefe del comando conjunto, por funcionarios de gobierno (ministros de sector) que permanecen en el consejo tanto como el tiempo que desempeñan el cargo que

acredita pertenecer a este sistema (en promedio dos años) y el Presidente de la República, quien lo preside, permanece durante cinco años. *Este consejo es el poder político referido a la defensa nacional.* Estas personas no cuentan generalmente con conocimientos en asuntos militares y mucho menos con experiencia militar, siendo posible que la recargada labor en el cargo de ministro no deba dejar mucho tiempo para familiarizarse con asuntos de la defensa nacional.

Entonces, corresponde a quienes cuentan con los conocimientos y experiencia en asuntos militares asesorar cabal y adecuadamente al poder político, función implícita en la responsabilidad de los militares que ostentan los grados más altos y cuyo portavoz ante el poder político es el jefe del comando conjunto integrante del Consejo de Seguridad Nacional. ¿Y hasta dónde debe alcanzar esta responsabilidad? ¿Debe limitarse tan solo a pedir presupuestos que cubran los requerimientos de una dimensión ideal del poder bélico?

El ex mandatario, general de división Francisco Morales Bermúdez, citado en la introducción del presente trabajo, opina también en el artículo mencionado "que es contradictorio lo establecido por la Constitución si es que la fuerza armada no cuenta con los medios"; asimismo, llama la atención a los responsables de la política de Estado en materia de defensa nacional que ha conducido al Perú a un injusto "desarme unilateral".

¿Qué pasa conque los militares deben *adecuar eficazmente el poder bélico a los presupuestos*? ¿No corresponde ello al planeamiento estratégico?

Como hemos indicado anteriormente, el poder bélico está conformado por dos componentes que son personal y material, estando el alistamiento de ambos componentes en función de los presupuestos. Al inicio del año 1980 el poder bélico era uno de los mayores de la región y mayor, por tecnología, a la suma de las dos amenazas externas de esos momentos; contábamos con respecto a ellas con un poder bélico de acción ofensiva. A partir de ese momento ¿cómo fueron manejados los presupuestos? Constatamos ahora que el poder bélico no fue adecuado eficazmente a los presupuestos; se conservaron y quizá se aumentaron los gastos para el componente personal en detrimento del componente material conduciendo a la fecha a un injusto "desarme unilateral" en expresiones del ex mandatario. Como ya se mencionó, tenemos como resultado **que el 80% del presupuesto del sector se destina a sueldos, 15% para gastos de bienes y servicios y solo el 5% para capacidad operativa**, tergiversando de hecho el dicho "pelean los hombres y no las armas".

Sería interesante determinar, si a partir de 1980 los presupuestos se hubiesen distribuido convenientemente entre los componentes personal y material de tal manera de contar con un poder bélico año a año de menor dimensión, es decir, disminuyendo el componente personal y dando de baja al material obsoleto o pasándolo a la reserva, a fin de comprobar si en el mejor de los casos se hubiese podido llegar al presente con un poder bélico de acción defensiva pero con material operativo o en el mejor de los casos haber contado con el poder bélico necesario

para el conflicto del año 1995. Con esto queremos decir que podría haber habido otras opciones para contar con un poder bélico satisfactorio con los presupuestos asignados por los gobiernos de turno, satisfactorio desde 1980, ¿hasta cuándo?, no tenemos respuesta, solo un planeamiento estratégico convenientemente conducido pudiese haberlo dicho.

Preguntemos al ex mandatario, después de expresado lo anterior, en quiénes podría recaer la responsabilidad en materia de defensa nacional que ha conducido al Perú a un injusto "desarme unilateral".

Pese a la situación actual del poder bélico, continúa las adquisiciones de armas de altos costos y la fuerza armada continúa con iguales presupuestos y sin variar la distribución entre los componentes del poder bélico. ¿Tendrán por fin las soluciones pertinentes? ¿Será la respuesta correcta el llamado núcleo básico eficaz aprobado recientemente por el Consejo de Seguridad Nacional? ¿Compartirán eficazmente el presupuesto los componentes personal y material?

Estaríamos totalmente equivocados y nuestro razonamiento no tendría validez si pensáramos o concluyéramos que el culpable del estado actual del poder bélico es la fuerza armada, pues ello no tiene sentido si apreciamos a la fuerza armada dentro del contexto de la organización política de la república. El subir o tomar mayor altura del plano en el cual nos encontrábamos permite un mayor horizonte y desde arriba vemos que la fuerza armada es una parte de un conglomerado de instituciones de las cuales depende el designio del país, organismos que se encuentran aglutinados mayoritariamente en el poder ejecutivo, que junto con el legislativo y el judicial responden por promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la nación; mientras que a defensa concierne, según la Constitución política, que el Presidente de la República es el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, que las leyes y los reglamentos respectivos determinan su organización, sus funciones, sus especialidades, su preparación, su empleo y también norman la disciplina; que no son deliberantes y están subordinadas al poder constitucional y que la ley asigna los fondos destinados a satisfacer los requerimientos logísticos de la fuerza armada.

Hemos dicho que sería interesante determinar, si es que a partir de 1980 los presupuestos se hubiesen distribuido cabalmente entre los componentes personal y material, ya que contaríamos con una evaluación cuya respuesta podría seguramente indicar que hubiese podido ser posible no llegar al injusto "desarme unilateral" al aprovechar eficazmente los presupuestos, sin embargo, si bien en el papel puede resultar racional, el alto mando militar solo hubiese podido actuar con limitaciones sobre el material y no así sobre el personal ya que la intervención del Poder Judicial o del Tribunal Constitucional, que hubiesen intervenido de todas maneras a pedido de la parte afectada, hubiese tenido como resultado la disposición de la restitución inmediata de cada uno de ellos a su centro de trabajo.

Y así hubiesen actuado dichos organismos porque existe el precedente de la

restitución de los que fueron empleados públicos, a los que hicieron prevalecer derechos laborales. Desconocemos los fundamentos legales de la reposición, solo conocemos que gran parte de ese personal ingresó a la administración pública por favores políticos, no para cubrir un puesto con cargo y funciones ya que no eran necesarios; recordemos que en la década de los años 80 la burocracia estatal creció más de tres veces, uno ingresaba a las oficinas de un ministerio o de un organismo para estatal y tres empleados ocupaban un escritorio y esto no es broma. Queremos decir que la autoridad judicial actúa como la estatua delante del Palacio de Justicia, es decir vendada, no vio más allá del documento legal del nombramiento de la persona a la administración pública, parece no interesar si existía en realidad o no un puesto por cubrir de acuerdo a la organización del ente público, entonces o se readmitía o se le reconocía una indemnización y claro el pago salía del presupuesto público afectando indudablemente el gasto social. ¿Y qué pasó con los que firmaron los documentos oficiales de ingreso, con las autoridades de trabajo y con aquellos que justificaron fraudulentamente dichos requerimientos? No era función de la justicia el involucrarlos y de los procuradores parece que tampoco.

En julio del año 2004 un militar pasado al retiro por renovación presentó una demanda de amparo con la finalidad de declarar inaplicable el documento oficial de su retiro; el Tribunal Constitucional declaró improcedente la demanda pues el demandante cobró su compensación por tiempo de servicios, consintiendo plenamente la ruptura del vínculo laboral con la demandada. ¿Qué quiere decir el Tribunal Constitucional con esta sentencia?: ¿que aquellos que sean invitados al retiro por renovación y no cobren su compensación por tiempo de servicios serían aceptadas las demandas de amparo correspondientes y readmitidos al servicio? Pero, además, el tribunal consideró que a partir de esa sentencia las resoluciones mediante las cuales se dispone el pase al retiro por renovación deberán fundamentarse debidamente, con argumentos de derecho y de hecho, a fin de garantizar el derecho al debido proceso, a la igualdad ante la ley, al trabajo, al honor y buena reputación.

Casos relacionados a los anteriores se han dado en la Policía donde han tenido que reponer en el cargo de la inspectoría a un general que fue cambiado por tema de contrabando en Puno y otros donde el juez ordena reincorporar a personas que cometieron actos totalmente indebidos con relación a la función policial y han tenido que ser reincorporados y deben ser considerados en los ascensos, según declaraciones recientes de la ministra del Interior.

Estas son las razones que permiten decir que el alto mando militar no hubiese tenido o no tendría la potestad, con nuestra legislación, de haber adecuado o de adecuar eficazmente al componente personal del poder bélico con los presupuestos asignados por el gobierno de turno, ya que adecuar hubiese sido o sería reducir las plantas de personal, es decir, pasar al retiro al personal por exceso a la cantidad requerida por plantas en tiempo de paz.

Tampoco sería comprensible para la

opinión pública que el alto mando militar diera de baja o pasara a la reserva material bélico, cuando la amenaza mayor externa se encuentra en un proceso de adquirir más armamento.

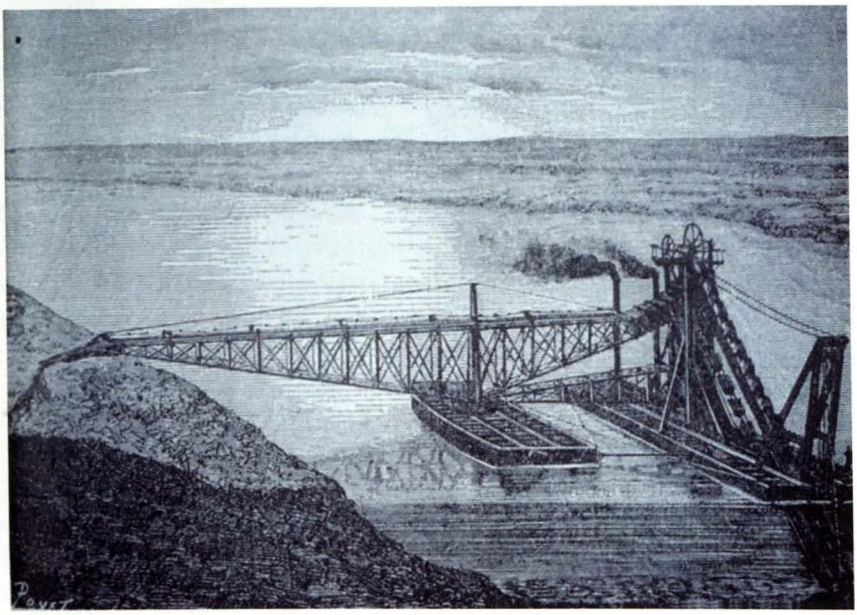
Hemos sido espectadores en el reciente proceso electoral para la presidencia del país de las propuestas de la veintena de candidatos inscritos y que hubo consenso en aquellas referidas a la necesidad de reformar el Estado, es decir, reformar al poder ejecutivo, al poder legislativo y al poder judicial, y ¿por qué? Porque se requiere un replanteamiento profundo y efectivo de la relación entre el Estado y un gran sector de la sociedad debido a que la estructura actual del Estado no responde para promover el bienestar general al pleno de la población, pero también por las incongruencias y paradojas de los diferentes dictámenes de organizaciones del Estado que afectan a mayorías en provecho de algunos.

Con las leyes, los procedimientos y disposiciones de las organizaciones estatales es una realidad que el alto mando militar no contaba ni cuenta con medios para actuar en forma propia en realizar cambios en la dimensión del poder bélico y debe sujetar su acción a la administración del presupuesto asignado por el gobierno de turno; sin embargo, ello no lo exime de su responsabilidad para hacer ver realidades al poder político así como tampoco el aceptar un injusto "desarme unilateral". No obstante, nos preguntamos: ¿habrá habido militares que hayan intentado llevar a cabo el redimensionamiento del poder bélico y reorganización de la fuerza armada?

A modo de corolario: ¿qué debe darse primero, la reforma del Estado o el redimensionamiento del poder bélico y reorganización de la fuerza armada? ¿Qué alcance legal debe considerarse en el redimensionamiento del poder bélico y reorganización de la fuerza armada para no interferir con la ley?

Historia y lecciones político - militares del canal de Suez

Héctor López Aréstegui



Construcción del canal de Suez.

La crisis del canal de Suez, ocurrida entre julio de 1956 y enero de 1957, es recordada como uno de los hitos de la Guerra Fría, pues marcó el final del imperialismo europeo de viejo cuño en Medio Oriente. A medio siglo de distancia de esos acontecimientos, ¿cuál es el legado de aquel episodio candente en la política mundial? En el presente artículo queremos ofrecer al lector una aproximación a dicho tema.

Egipto, tierra entre dos mares

Egipto, gracias al río Nilo y su posición geográfica, enclavada entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, siempre ha tenido gran importancia para la navegación y el comercio. Por esta razón, la idea de construir una vía marítima directa entre ambos mares ha estado presente desde la Antigüedad. Así, pues, el primer gobernante que acometió esta empresa fue el faraón Sésostris III [1878–1839 a.C.]. Los hallazgos arqueológicos indican que el primer canal habría existido entre los siglos XVIII y XIII a.C., y habría comunicado el Nilo con el Mar Rojo vía el lago Tulimat. Seiscientos años después otro faraón, Necao II [610–595 a.C.] intentó, sin éxito, renovarlo. Esta labor correspondió al rey persa Darío II [423–404 a.C.], conquistador de Egipto, quien conmemoró el comienzo de las obras erigiendo estelas de piedra en los caminos que comunicaban su reino con el país conquistado que rezaban así:

"Yo, Darío, persa y conquistador de Egipto, ordeno el comienzo de las obras de excavación de este canal desde las riberas del Nilo, río que corre en este país, hasta el mar que baña las costa de mi reino. Cuando se concluya esta obra, los barcos irán desde Egipto hasta Persia. Esta es mi voluntad".

El canal del rey Darío fue una de las grandes obras de la Antigüedad, pero su mantenimiento fue descuidado por los sucesivos pobladores de Egipto, perdiéndose en las sombras de la historia al comienzo de la conquista árabe, en el siglo VIII. No obstante, el recuerdo de esta



Abdel Gamal Nasser, presidente de Egipto entre 1954 y 1970.

magnífica realización quedó y, a fines del siglo XVIII, Rusia, Francia e Inglaterra - potencias que luchaban por el dominio marítimo del Mediterráneo Oriental – volvieron su mirada hacia el país del Nilo, en busca de una vía más corta para obtener las riquezas de la India. Inglaterra se adelantó a sus rivales y, en 1775, obtuvo facilidades de trasbordo en Alejandría hacia los puertos del Mar Rojo. Veintitrés años más tarde, el general Napoleón Bonaparte invadía Egipto con la intención de cortar el tráfico marítimo británico hacia la India. La expedición francesa de Oriente fracasó en sus objetivos político–militares, pero en el ámbito cultural fue un gran éxito pues se redescubrieron los tesoros de la antigua civilización egipcia. Uno de los personajes más importantes de aquella expedición fue Mateo de Lesseps, padre del constructor del canal de Suez, el ingeniero Ferdinand de Lesseps [1805 – 1894]. Así, pues, en 1854 el virrey Said Pasha [1822 – 1863] daba la concesión

de las obras a Lesseps, presidente de la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, una empresa privada de capital franco – egipcio. Según lo acordado entre Lesseps y el virrey Said Pasha, la empresa se comprometía a la excavación del canal, el cual –al ser concluido– quedaría bajo arriendo de esta durante 99 años. El 25 de abril de 1859 se iniciaron los trabajos, en los cuales participaron alrededor de 1 500 000 campesinos egipcios. La empresa del canal era una apuesta tecnológica y financiera para la época, pues en aquel momento apenas 5% de la flota mercante mundial estaba constituida por vapores, la clase de buques que Lesseps creía iban a ser los principales usuarios del canal de Suez . El 17 de febrero de 1867 tuvo lugar el primer cruce de un vapor. Dos años después, el 17 de noviembre de 1869, se abría oficialmente el canal al tráfico marítimo mundial.

El protectorado británico

Aunque en principio Inglaterra se opuso a la construcción del canal de Suez, por temor a que los franceses fueran a ganarle el control efectivo del Mediterráneo oriental, posteriormente cambió de actitud y buscó formas de controlarlo. La oportunidad llegó cuando el gobierno egipcio fue forzado a vender sus acciones de la Compañía del Canal para pagar su deuda externa con acreedores británicos, en 1875. Siete años después la Armada Real bombardeó Alejandría, cubriendo el desembarco de tropas en la zona del canal. Inglaterra tenía intenciones de establecer, definitivamente, su poderío en Egipto, convirtiendo al país –extraoficialmente– en parte del imperio británico. El protectorado inglés sobre Egipto fue oficializado recién en 1914, en respuesta a los disturbios de carácter nacionalista que estallaron en Alejandría y El Cairo en vísperas de la Primera Guerra Mundial. Diez años antes, Francia había reconocido la supremacía británica en Egipto a cambio de tener manos libres sobre Marruecos y el resto del norte de África. En 1916 Inglaterra y Francia firmaron el Pacto Sykes – Picot, por el cual se repartían las provincias otomanas de Medio Oriente. En cuanto a la situación del canal, la Convención de Constantinopla, firmada por todas las grandes potencias europeas el 29 de octubre de 1888, estableció que tendría un estatus neutral, permitiéndose la navegación comercial y militar tanto en la paz como en la guerra, sin discriminación alguna de pabellón.

Cuando finalizó la Gran Guerra [1914 – 1918], Inglaterra y Francia, convertidas en las potencias predominantes de Medio Oriente gracias al Pacto Sykes – Picot, enfrentaron sucesivas rebeliones de los pueblos otrora sometidos por los otomanos. En Egipto el sentimiento nacionalista también se fortaleció, obligando a Inglaterra a dejar de lado el régimen de protectorado y devolver –nominalmente– su soberanía a Egipto en 1922. Cinco asuntos quedaron pendientes entre Egipto y el Reino Unido:

1. La seguridad de las comunicaciones marítimas británicas.
2. La defensa exterior del país.
3. El estatus de los intereses de la Corona

en tierra egipcia.
4. El estatus de las minorías nacionales.
5. El futuro del condominio anglo – egipcio de Sudán.

En 1936 Inglaterra retiró sus tropas hasta la zona del Canal, las cuales se convirtieron, principalmente, en la fuerza de policía que permitía impedir enfrentamientos de árabes y judíos en Palestina. Al estallar la Segunda Guerra Mundial, Egipto proclamó su neutralidad. En la práctica, Egipto era el principal centro de operaciones militares británicas contra las tropas francesas del régimen de Vichy en Líbano y Siria y las tropas alemanas e italianas acantonadas en Libia. Los nacionalistas egipcios simpatizaban con Alemania, sobre todo en el seno de su débil ejército. Estas preferencias por el Eje se desvanecieron el 9 de febrero de 1942, cuando ocurrió el golpe de Estado dirigido por el embajador británico sir Miles Lampson, que obligó al rey de Egipto a formar un gobierno favorable a la causa de los aliados. Cuando terminó la guerra en el norte de África, en 1943, en el seno del ejército egipcio ya se había formado un grupo de jóvenes oficiales con ideales nacionalistas, entre los que destacaba el comandante Abdel Gamal Nasser [1918 – 1970].

La bofetada a Occidente

Los primeros años de la segunda posguerra mundial fueron los de la maduración del nacionalismo árabe. El conflicto palestino fue el catalizador de este proceso político. Dicho enfrentamiento, que tuvo lugar entre 1948 y 1949, fue una gran humillación militar y política para Egipto, que hizo pensar al entonces comandante Nasser que, antes de intentar liberar Palestina, debía liberar a su país del dominio extranjero. Así, pues, el 22 de julio de 1952 el grupo de oficiales libres derrocó al rey Faruk . Las expectativas populares eran muy altas, pues se trataba de la primera vez que se formaba un gobierno realmente nacional desde la conquista griega, en el siglo IV a.C. El programa político del núcleo gobernante era:

- Liquidar la ocupación británica;
- Eliminar el feudalismo del campo egipcio;
- Acabar con la dominación del capital extranjero sobre los poderes del Estado;
- Fortalecer las FF.AA.;
- Instaurar un régimen de justicia social;
- Instaurar un gobierno de carácter democrático y popular.

Londres recibió el golpe de los oficiales libres egipcios con cautela. Inglaterra ya no podía responder a estos desafíos de la misma forma como, por ejemplo, en 1941, cuando reinstaló *manu militari* al gobierno iraquí probritánico, durante los días más difíciles de la guerra. Además, el ministro de RR.EE. británico, Anthony Eden, era consciente de que los retos que debía afrontar el nuevo gobierno egipcio eran tan grandes que cabía la posibilidad de negociar con este. Así pues, el Reino Unido ofreció a Egipto la retirada de los 80 000 efectivos acantonados en el canal de Suez a cambio de la adhesión egipcia al Pacto de Bagdad, por el cual Inglaterra



HMS *Eagle, Bulwark* y *Albion* rumbo a Port Said

quería reestructurar sus intereses en Medio Oriente en vista de las necesidades defensivas generadas por la Guerra Fría. El 24 de octubre de 1954 Inglaterra y Egipto firmaron el tratado que puso fin a tres cuartos de siglo de presencia militar en suelo egipcio. Así, un mes antes de la nacionalización del canal, ya no había un solo soldado británico en suelo egipcio.

No obstante, quedaban pendientes otros asuntos de suma importancia. El primero de ellos era el estatus del canal de Suez. El segundo, el futuro del condominio angloegipcio en Sudán. Egipto afirmaba que era perfectamente capaz de hacerse cargo del canal que, por otra parte, era una compañía privada. En principio Egipto quiso que la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez aumentara el monto de las rentas que el canal producía, que se pagaban mayoritariamente en Londres y París. Nasser necesitaba mayores fondos para el rearme de su ejército y para la construcción de la presa de Asuán, en la frontera con Sudán. La Compañía se negó. Posteriormente Egipto solicitó fondos para la obra hidraúlica a Estados Unidos e Inglaterra. Ambas potencias inicialmente acordaron autorizar el crédito que solicitaba Nasser, pero bajo una serie de condiciones que el gobernante egipcio consideró inaceptables. Así, pues, no le quedó otro camino que aceptar el crédito ruso y armas checoslovacas. Para Occidente, Nasser había pasado del no–alineamiento a la órbita soviética. El 26 de julio de 1956, en Alejandría, el caudillo declaraba la nacionalización del canal de Suez:

> *"No tengamos vergüenza de nuestra pobreza -dijo Nasser-, sino de la explotación de los pueblos. Hoy recuperamos todos nuestros derechos sobre el Canal, que es propiedad de Egipto, pues la Compañía es una sociedad anónima egipcia y el Canal fue excavado por 120,000 egipcios que murieron durante las obras. La*

Compañía con sede en París no es otra cosa que pura explotación...
"Hoy declaro a Egipto una nación – continuó Nasser - un bloque inseparable que luchará unido, hasta la última gota de sangre, por su desarrollo. Por eso no cejaremos ante el ataque de las potencias ocupantes, construiremos un nuevo Egipto con nuestras brazos, un Egipto fuerte que borrará todas las huellas de explotación y ocupación del pasado...
"Hoy, casi cien años después de su apertura, recuperamos nuestros derechos sobre el Canal, demolemos un viejo Estado y construimos uno nuevo, nuestro Estado. Luchemos codo a codo contra el complot que se cierne en contra nuestra. Aunque nos cueste la vida, construyamos un nuevo Egipto".

Inglaterra no estaba preparada para el nuevo reto que planteaba Nasser. La nacionalización del canal era un golpe muy duro, pues significaba perder el activo que sostenía su menguado prestigio como potencia mundial. Era un golpe difícil de encajar porque la industria británica dependía de los oleoductos y buques petroleros que iban y venían de Medio Oriente, vía Suez. Además, se trataba de una contingencia militar para la que no estaba "en forma". Dos años antes, la hipótesis de conflicto que manejaba el alto mando imperial era el bombardeo aéreo y naval contra Israel, que amenazaba a países árabes bajo la férula británica como Jordania[1]. Por ello la mayor parte de las fuerzas británicas estaban desplegadas en Chipre, una isla que carecía de la logística necesaria para una operación de gran envergadura como la recaptura del canal de Suez. La reunión de fuerzas solo era posible en Malta y esta operación tomaría dos meses. Además, el Almirantazgo y el Comando Conjunto de Inteligencia advertía que la amenaza de una intervención militar no detendría a Nasser ni provocaría un movimiento en su contra en Egipto[2].

Desde el punto de vista político internacional, el panorama tampoco favorecía las intenciones británicas. Estados Unidos no quería agitar las aguas porque temía que, como corolario de la crisis de Suez, se cuestionara su presencia en Panamá. Para el presidente Eisenhower, Suez debía ser un asunto internacional, tal y como había quedado establecido en la Convención de Constantinopla, de 1888. Panamá era un asunto bilateral entre los Estados Unidos y el Estado panameño. Además, el secretario de Estado norteamericano no quería romper vínculos con Nasser, e interpretaba la medida que el gobernante egipcio había tomado de acuerdo a la tradición anti–colonialista de EE.UU. Un testigo privilegiado de la crisis de Suez, el periodista William Rees–Mogg, del *Times* de Londres, recuerda la angustia de Anthony Eden, primer ministro británico, quien estaba muy preocupado con la actitud norteamericana,

1 Kyle, Keith: "The Ghost of Suez". *The Guardian*. Londres. 13 de julio de 2006.
2 Steele, Jonathan: "An act of folly". *The Guardian*. Londres. 08 de julio de 2006.

que consideraba incoherente frente a las necesidades de sus principales aliados europeos, en plena guerra fría[3]. Eden estaba obsesionado con la actitud extremadamente débil que él había tenido Inglaterra ante Hitler en Munich, en 1938. Creía que no debía repetirse ese error con Nasser. Esta impresión se vio reforzada por el delicado estado de salud del primer ministro Eden, quien consumía una fuerte dosis de barbitúricos y anfetaminas, a causa de una infección gástrica mal curada desde 1953[4]. Uno de los efectos del consumo de esta medicación por largos períodos era nublar el juicio del paciente y alejarlo de la realidad.

Por otra parte, Francia compartía la misma opinión del primer ministro Eden y estaba dispuesta a pasar a la acción inmediatamente. Nasser era el elemento desestabilizador en Argelia y en Marruecos, pues desde la radio "La Voz de los Árabes", instalada en libertad en El Cairo, emitía propaganda a favor de la libertad de aquellos países, además de contrabandear armas para sus movimientos independentistas. En cuanto a los Estados Unidos, los franceses estaban muy resentidos por su actitud en Indochina y pensaban que, en el caso del Canal, volvería a desentenderse de las consecuencias de las acciones que ellos mismos habían provocado. Además, Francia contaba con un aliado clave en Medio Oriente, Israel, que tenía sobrados motivos para atacar a Nasser , quien promovía la infiltración de grupos terroristas a territorio israelí desde la franja de Gaza. Así pues, Inglaterra y Francia negociaban públicamente un acuerdo con Egipto, mientras que en secreto preparaban los planes de invasión. Esto quedó establecido en la Conferencia Secreta de Sèvres, un suburbio de las afueras de París, el 24 de octubre de 1956. Los ministros de RR.EE. de Inglaterra, Selwyn Lloyd, y Francia, Christian Pineau y el primer Ministro de Israel, David Ben–Gurión acordaron que el 29 de octubre tropas israelíes atacarían el Paso de Mitla, en el desierto del Sinaí. Al ataque israelí seguiría un ultimátum anglo–francés que amenazaría a las partes con una intervención militar si no cesaban los combates.

Tal y como se esperaba, Nasser rechazó el ultimátum anglo-francés, y el 31 de octubre de 1956 la RAF y la Fuerza Aérea Francesa bombardeaban Port Said y destruían los MIGs egipcios en tierra. Al mismo tiempo, la fuerza de desembarco franco–británica atacaba Port Said. Los combates en la ciudad portuaria fueron terribles, y sólo se detuvieron una semana más tarde, tras una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Los veteranos de esa corta campaña aún recuerdan las caóticas escenas que se produjeron en el primer desembarco helitransportado de la historia. Las bajas franco–británicas fueron pequeñas en comparación con las egipcias, pero más significativas. Tal fue el caso del secuestro y muerte del teniente

3 Rees – Mogg, William: "Why I blame it on Ike". *The Times*. Londres. 24 de julio de 2006.

4 Morris, Nigel: "Eden was on purple hearts during Suez Crisis". *The Independent*. Londres. 04 de noviembre de 2006.



Cubierta de vuelo del portaaviones HMS *Eagle*, que tomó parte en el conflicto de Suez.

Anthony Moorehouse, cuyo cuerpo solo fue devuelto tras la retirada de las tropas invasoras el 23 de diciembre del año antes mencionado.

El legado de Suez

La consecuencia inmediata de la crisis de Suez fue la liquidación de Inglaterra y Francia como grandes potencias. Estados Unidos ocupó su lugar en Medio Oriente y, en adelante, se convirtió en el blanco de las iras de los movimientos nacionalistas de todo el mundo. Así, pues, en 1958, los *marines* desembarcaban en Líbano para impedir que este país se hundiera en una guerra civil entre nasseristas y anti – nasseristas. Lo propio hicieron los británicos en Jordania, salvando a la familia real hashemita de correr un destino similar a sus parientes iraquíes, asesinados por los golpistas militares el 14 de julio de ese año. Nueve años después, durante la Guerra de los Seis Días, Nasser acusaba a Estados Unidos e Inglaterra de proveer cobertura aérea a las fuerzas israelíes que atacaban, nuevamente, las posiciones egipcias en el desierto de Sinaí.

Todas las naciones que participaron directa o indirectamente en la crisis de Suez de 1956 sacaron diferentes conclusiones de esta. Inglaterra había sido traicionada por Washington, pero la necesidad de contar con un rol en el escenario mundial pesó más que el resentimiento. Así, pues, el sucesor de Anthony Eden, Harold MacMillan logró la reconciliación con los Estados Unidos en la conferencia de Nassau, Bahamas, en 1962. De este modo Inglaterra pudo contar con material para dotarse de una fuerza de disuasión nuclear subordinada, en caso de conflicto, bajo el comando norteamericano. Así, en junio de 1968, el primer submarino nuclear británico, el HMS *Resolution*, armado con mísiles

Polaris de fabricación norteamericana, entró al servicio en la Marina Real. Esta relación continúa hasta nuestros días. El nuevo programa de rearme naval británico, además del reemplazo de los misiles Trident, adquiridos a los Estados Unidos en 1980, durante la administración de la primera ministra Margaret Thatcher, incluye la construcción de dos portaviones clase Queen Elizabeth, de 65 000 toneladas, que reemplazarán en la próxima década a las unidades de la clase Invencible, construidas en los años 70 del siglo pasado para la guerra anti -submarina[5]. La construcción de esta nueva clase de naves refuerza la estrecha cooperación angloamericana en el diseño y desarrollo de los aviones de caza que embarcara estos navíos, el JSF F-35. Finalmente, la sombra de Suez estuvo presente durante el conflicto del Atlántico Sur entre Inglaterra y la Argentina, en 1982. Esta vez Inglaterra contó con el respaldo político y logístico norteamericano y francés.

En el caso francés, la lección de Suez fue distinta: no podía confiar en los Estados Unidos, razón por la cual Francia debía tener una política exterior y de defensa independientes de los intereses norteamericanos. Así, pues, Francia se dotó de una Fuerza nuclear propia y, en 1966, decidió retirarse de la OTAN, a la que se reincorporó en 1993. En el plano político, Francia se resarció del fracaso de Suez convirtiéndose en una de las locomotoras de la unidad europea, a través del llamado eje franco – alemán. La influencia francesa en el seno de la Unión Europea sería indiscutible hasta la ampliación de la misma con los países del Este en el 2004.

Para Egipto el legado de Suez es más controvertido[6]. Desde un punto de vista estrictamente militar, se trató de una humillación en toda regla. Sin embargo, sus libros de texto dicen que Suez fue una victoria política de Egipto y de todos los pueblos oprimidos del Tercer Mundo. Actualmente hay voces críticas árabes que interpretan la versión oficial de los hechos de 1956 como una manipulación de la dictadura nasserista para consolidarse en el poder y extenderlo por todo el mundo árabe. Ese camino condujo a los desastrosos conflictos contra Israel de 1967 y 1973, al fracaso político que fue la República Árabe Unida (1958 – 1961) y la intervención militar egipcia en la guerra civil de Yemen en la década de los años sesenta del siglo pasado. Todos esos fracasos significaron el descrédito del ideario del nacionalismo árabe y el nacimiento y posterior consolidación de la alianza israelí – norteamericana. La mano tendida que rechazó Nasser en 1956 la tomó, al final, el primer ministro Israelí David Ben – Gurion, quien pacientemente sentó las bases de una alianza estratégica que continúa hasta el presente.

5 Rogers, Paul: "British Sea Power: a 21st century question". *Open Democracy*. Londres. 13 de Julio de 2006.

6 SAGHIEH, Hazem: "Suez : Arab victory or Arab tragedy?" *Open Democracy*. Londres. 20 de octubre de 2006.

"La literatura de los pueblos comienza por las fábulas y termina por las novelas"

J.Joubert
("Pensamientos" CCLVIII)

ESCRIBIR, UN ANTIGUO VICIO EN PERMANENTE PROCESO

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

López Félix de Vega Carpio (1562-1635) más conocido como Lope de Vega, padre del teatro español daba la siguiente receta, como una guía para el escritor

-¿Cómo compones? - Leyendo
y lo que leo, imitando,
y lo que imito, escribiendo,
y lo que escribo, borrando,
de lo borrado. escogiendo.

De él dijo Miguel de Cervantes Saavedra (1547-1616) en lo que hoy podrían ser declaraciones a un periodista durante una entrevista : "es un monstruo de naturaleza". Y vaya que lo era. escribió de todo y bien aunque sus 1800 comedias y 400 autos sacramentales sean buena muestra de su caudalosa y espigada obra. ¿Quién mató al gobernador? - Fuente Ovejuna señor-. ¿Y quién es Fuente Ovejuna? -Todos a una.

Lope nos legó también una receta para componer un soneto :

Un soneto me manda hacer Violante
que en mi vida me he visto en tal aprieto;
catorce versos dicen que es soneto,
burla burlando van los tres delante.

Yo pensé que no hallara consonante y
estoy en la mitad de otro cuarteto, mas si
me veo en el primer terceto,
no hay cosa en los cuartetos que me
espante.

Por el primer terceto voy entrando, y
parece que entré con pie derecho pues fin
con este verso le voy dando.

Ya estoy en el segundo y aún sospecho
que voy los trece versos acabando;
contad si son catorce, y ya está hecho.

Cervantes publica en el año 1605 en Madrid, en los talleres de don Francisco Robles la primera parte de "El Ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha", cincuenta y dos capítulos que corresponden a las dos primeras salidas de don Alonso Quijano, don Quijote. En nueve años El Quijote alcanza catorce ediciones y en 1614, ¡cómo no! aparece uno de los primeros piratas literarios de los que se tenga noticia, así, Alonso Fernández de Avellaneda da a luz en Tarragona un hijo de ¿madre? desconocida y además desnaturalizada, pues, en las primeras líneas ataca a Cervantes haciendo así poco favor al autor de la inimitable novela de caballería. Un año después de aquel noveno de El Quijote y primero del espurio -1615- el sin duda amoscado, veterano de las huestes de don Juan de Austria condecorado como el "Manco de Lepanto", publica la segunda parte de su obra y así en 74 capítulos más, la completa para la gloria del idioma español. Conviene recordar la fecha en que murió Cervantes, 23 de abril de 1616, la misma de la muerte de Shakespeare, también la de nuestro Inca Gracilaso de la Vega.

Recobrada la razón de don Alonso Quijano (en la novela de Cervantes) y ordenado clérigo Lope de Vega (en la vida que da sorpresas, pues antes, fue Lope eficaz mujeriego), pasemos a tiempos más modernos y sigamos ahondando en el "viejo vicio de escribir".

Mario Vargas Llosa (1936), quien es uno de los escritores más notables de la lengua española contemporánea (como Cervantes muy rápidamente traducido apenas aparecidas sus obras... y como Cervantes también temprana víctima del pirateo literario) dio en Santiago de Chile el 18 de abril de 1985 una conferencia intitulada "La libertad de la cultura. La cultura de la libertad", que auspició la fundación Eduardo Frei y que presentó el entonces presidente de Chile don Eduardo Frei (la fundación homenajea el nom-

bre de su padre Eduardo Frei Montalva [1911-1982] político demócrata cristiano chileno que presidió también su país de 1964 a 1970). En la ocasión el disertante abarcó entre otros conceptos las motivaciones del escritor y el origen de escribir.

Grecia, a través de Homero fue uno de los temas centrales de la conferencia. Como sabemos el arte griego deslumbra al estudiante y enriquece cotidianamente al que más adelante se afana en la lectura de los clásicos, esto aún cuando:

"Cierto es que contamos con la Ilíada y la Odisea, el conjunto de las obras de Platón, una gran masa de discurso de Demóstenes; pero la reputación de los trágicos se basa en la selección de las piezas gramáticas destinadas al estudio escolar en Grecia; y de Esquilo y Sófocles solo nos queda siete piezas de las ochenta y ciento veintitrés que escribieron respectivamente en otros casos la pérdida es todavía mayor". Se dice que sólo una décima parte de la literatura griega ha llegado hasta nosotros. El párrafo entrecomillado es tomado de "La literatura griega" de C.M. Bowra, año 1933.

Continuando con el tema de la conferencia, se anota aquí, algo de lo que el escritor peruano dijo de los griegos

"El poeta era un vocero de los dioses, un intermediario del más allá, alguien en quien los valores artísticos y religiosos se confundían de modo indisoluble (...) con funciones de sacerdote, adivino, ilusionista (...) no sabía disociar la literatura y el arte de la moral y la religión, el espíritu del cuerpo".

"Fue el hombre encargado de poner ritmo, música, palabras, a lo existente, las leyendas y los mitos colectivos, la religión entronizada y de ilustrar con fábulas la moral establecida".

Continuó el autor diciendo que los poetas de la antigüedad estaban "autorizados a explorar lo desconocido mediante la imaginación, el deseo y la razón y a dar carta de ciudadanía a los fantasmas de su espíritu".

Transcurrido este tendido de líneas magistrales que trascienden los siglos y acuden a los orígenes de la cultura universal, el autor pasa a expresar:

"En el dominio de la creación es indispensable que el hombre se vuelque entero de su conciencia y su inconsciencia con su luz racional y esos tumultos irracionales hacia lo ignoto".

Introduciendo un breve paréntesis cabe aquí traer unas líneas de Stefan Zweig vertidas en una de sus joyas biográficas : "Balzac", dijo así el escritor vienés muerto en Brasil un 22 de febrero de 1942 :

"Entre el mero narrador y el pensador está en el justo medio el observador; su verdadero terreno es la realidad. Por eso Balzac halla su justo equilibrio en las novelas donde se convierte en "historiador de su época". Su primer gran triunfo había sido "El Coronel Chiabert", el segun-

do en esos mismos años será "Eugenia Grandet". Ha encontrado la ley que desde ahora regirá en su obra : describir la realidad, pero...".

Con el juicio precedente, Zweig no hace otra cosa que poner una virtual tilde, a los conceptos antiguos y modernos que se vienen presentando a lo largo de este trabajo y que Vargas Llosa explica tan objetivamente.

Diecisiete años antes, con motivo de su novela "La casa verde", que había aparecido en el año 1966, Vargas Llosa dio el 11 de diciembre de 1968 en la Universidad del estado de Washington una conferencia relacionada con este libro, allí hizo una interesante analogía respecto a cómo se escribe una novela:

"Escribir una novela es una ceremonia parecida al *strip tease*: como la muchacha que, bajo impúdicos reflectores, se libera de sus ropas y muestra, uno a uno, sus encantos secretos, el novelista desnuda también su intimidad en público a través de sus novelas. Pero, claro, hay diferencias. Lo que el novelista exhibe de sí mismo no son sus encantos secretos, como la desenvuelta muchacha, sin demonios que lo atormentan y obsesionan, la parte más fea de sí mismo: sus nostalgias, sus culpas, sus rencores. Otra diferencia es que en un *strip tease* la muchacha está al principio vestida y a final desnuda. La trayectoria es la inversa en el caso de la novela: al comienzo el novelista está desnudo y al final vestido. Las experiencias personales (vividas, soñadas, oídas, leídas) que fueron el estímulo primero para escribir la historia quedan tan maliciosamente disfrazadas durante el proceso de la creación que, cuando la novela está terminada, nadie, a menudo ni el propio novelista, puede escuchar con facilidad ese corazón autobiográfico que late fatalmente en toda ficción. Escribir una novela es un *strip tease* invertido y todos los novelistas son discretos exhibicionistas". A continuación Mario Vargas Llosa hizo lo que él definió como tratar de reconstruir el proceso de creación de aquella novela que transcurre en Piura y en Santa María de Nieva.

Gabriel García Márquez (1928), colombiano, premio Nóbel de Literatura 1982 (nótese el juego de números entre el año de nacimiento y el de este premio) representa con Vargas Llosa y otros muchos ilustres americanos un mosaico esplendoroso de nuestra literatura. En entrevista que publicó Oveja Negra del Perú en ese año de 1982, realizada por Plinio Apuleyo Mendoza y que este escritor y periodista amigo personal de García Márquez publicara bajo el título "El olor de la guayaba", espiga lo siguiente :

"Empecé a escribir por casualidad, quizás sólo para demostrarle a un amigo que mi generación era capaz de producir escritores. Después caí en la trampa de seguir escribiendo por gusto y luego en la otra trampa de que nada me gusta más en el mundo que escribir".

¿..... ?

"Escribir es un placer y un sufrimiento. Cuando estaba comenzando. Cuando

estaba descubriendo el oficio era un acto alborozado, casi irresponsable. En aquella época, recuerdo, después de que terminaba mi trabajo en el periódico, hacia las dos o tres de la madrugada, era capaz de escribir cuatro, cinco, hasta diez páginas de un libro. Alguna vez de una sola sentada, escribí un cuento".

¿..... ?

"Ahora me considero afortunado si puedo escribir un buen párrafo en una jornada. Con el tiempo el acto de escribir se ha vuelto un sufrimiento (...). Lo que ocurre simplemente es que va aumentando el sentido de la responsabilidad. Uno tiene la impresión de que cada letra que escribe tiene ahora una resonancia mayor, que se afecta a mucha más gente".

¿Cuál es el punto de partida de un libro?

"Una imagen visual. En otros escritores creo, un libro nace de una idea, de un concepto. Yo siempre parto de una imagen. "La siesta del martes" que considero mi mejor cuento, surgió de la visión de una mujer y de una niña vestidas de negro y con un paraguas negro, caminando bajo un sol radiante en un pueblo desierto".

La primera frase de un libro es en el concepto de García Márquez vital para la obra, "puede ser el laboratorio para establecer muchos elementos del estilo, de la estructura y hasta de la longitud de un libro". Expresa que dos hechos se unieron para dar origen a la primera frase de "Cien años de soledad", estos fueron haber sido llevado por su abuelo a conocer un dromedario en el circo y después el tocar unos pargos (pagros, peces) congelados. De esta imagen dual en la imaginación de su autor nace esta novela, de innumerable ediciones en tantos idiomas y que según dijera su autor alguna vez tiene a su mejor lectora a una señora, tal vez rusa, que conforme leía el libro en su propio idioma, lo iba escribiendo en un cuaderno para que no se le olvidara nunca. Sin embargo es el mismo García Márquez quien se muestra intrigado por el éxito de "Cien años de soledad" y afirma no estar interesado en descubrir el secreto de tal éxito.

"No quiero saberlo. Me parece muy peligroso descubrir por qué razones un libro que yo escribí pensando sólo en unos cuantos amigos se vende en todas partes como salchichas calientes".

"El Otoño del Patriarca", escrito de 1968 a 1975 y madurado durante treinta años antes de pasar a la hoja de papel es según García Márquez su mejor obra, está inspirada en la caída del dictador venezolano Pérez Jiménez y a juicio de un lector común y corriente parece ser una obra escrita por alientos, como sin respirar o conteniendo la respiración en cada uno de sus capítulos (y respirando en las pausas entre capítulo y capítulo). Está estructurado cada capítulo sin puntos apartes, solo utilizándose técnicamente puntos seguidos. Su autor lo considera mejor libro que "Cien años de soledad", más aún para escribir cien años, él interrumpió el otoño.

Volviendo al tema de la primera frase y su importancia en un libro, recordemos

la que abre el primer capítulo del libro "Cien años de soledad".

"Muchos años después, frente al pelotón de fusilamiento, el coronel Aureliano Buendía había de recordar aquella tarde remota en que su padre lo llevó a conocer el hielo".

Dentro de las motivaciones de todo escritor están por supuesto ciertas lecturas o alguna obra de manera especial, así, García Márquez expresa que en su caso, esa obra es "La metamorfosis" de Kafka, recuerda que la primera frase de ésta es crucial para él:

"Al despertar Gregorio Samsa una mañana tras un sueño intranquilo se encontró en la cama convertido en un enorme insecto".

Dentro de este pensamiento de la primera frase y su peso específico en una novela, acudimos a "El general en su laberinto" y por curiosidad recordamos la frase inicial de este trabajo relacionado con el libertador Simón Bolívar:

"José Palacios, su servidor más antiguo los encontró flotando en las aguas depurativas de la bañera, desnudo y con los ojos abiertos y creyó que se había ahogado".

Leer, es pues sin duda alguna fundamental requisito para quien pretenda escribir, escribir alienta el espíritu y es testimonio de hechos reales y fantasmales. "El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha" es hijo de Cervantes y ambos lo son de Amadís de Gaula y si el Quijote vio la luz en el año 1609 fue porque antes el Amadís había aparecido en 1508.

Autores y sus obras son eslabones, concatenación permanente que tiene origen en anteriores esfuerzos que podemos remontar y hasta el instante mismo en que el hombre inicia los ¿por qué? y antes de ello la sensación de proteger lo suyo, lo que está a su cuidado y él mismo.

Genuina autenticidad en el esfuerzo, buena fe, saberse integrante de una comunidad, participar, es razón y motivo de una buena obra, sea ésta de carácter literario o simplemente una historia cotidiana. Vivir es historia, somos protagonistas y autores, somos seres irreproducibles en tanto criaturas únicas de un Creador. Hacer de nuestra vida -que tiene un plazo cronológico ineluctable- fértil campo, requiere esmero, mucho reconocimiento a muchas personas, gratitud y responsabilidad para con las generaciones venideras. Los escritores y sus fantasmas son de alguna manera también cronistas de nuestra época. Los autores clásicos con su vigencia permanente y los autores modernos empeñados en un esfuerzo personal que busca también lo mejor y así ser notables como sus maestros. Cabe sin embargo la insistencia, escribir es proceso permanente, como la vida, autores, lectores, todos protagonistas.

EL *HUÁSCAR* ENFRENTA A LOS BUQUES INGLESES *SHAH* Y *AMETHYST*

COMBATE NAVAL DE PACOCHA

Hugo G. Cárdenas Mandujano

HMS Shah,
Callao, Mayo 16, 1877.

Al comandante del buque de guerra peruano revolucionario Huáscar.

Señor:

Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico, "Santa Rosa" y "John Elder", me he impuesto de que el 10 del corriente el primero de ellos fue abordado por un bote del "Huáscar" y que el 11 del mismo el último fue detenido por un tiro de cañón del "Huáscar" y demorado una hora y cinco minutos. En ambos casos las declaraciones manifiestan que se ha exigido la mala y despachos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por supuesto, inmediatamente negada.

Es mi deber manifestar a Ud., no obstante mi deseo de conservar mi estricta neutralidad en todas las disensiones internas del Perú, que cualquier abordaje o ingerencia con los buques británicos o sus propiedades por el buque revolucionario, que obedece a un gobierno o no reconocido ni establecido, no podré tolerarlo; y que cualquier acto como el ejecutado por el "Huáscar" me obligará a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal.

Tengo además que manifestar a Ud. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S.M.B. que hubiese estado a bordo del "Huáscar" al servicio del gobierno peruano o la detención a bordo del cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado como justa causa para la captura de ese buque por las fuerzas navales de S.M.B. que están bajo mi mando.

ALGERNON M. DE HORSEY
Almirante, comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el Pacífico.

La comunicación transcrita en la página anterior, dirigida al comandante del monitor *Huáscar*, por entonces capturado y puesto a servicio de un grupo de oficiales y civiles levantados a favor de don Nicolás de Piérola, tuvo una respuesta lacónica y llena de firmeza y convicción. Transcribimos sus párrafos finales:

"Las fuerzas que me obedecen conocen bien los deberes y derechos que el Código de las Naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señalan; lejos de incurrir en la más leve violación de esos deberes, no han ejercido, por el contrario, con la extensión que podían, aquellos derechos en el caso de los vapores mercantes "Santa Rosa" y "John Elder", pudiendo añadir que son inexactas las informaciones suministradas a este respecto.

Por lo demás, el suscrito, apoyado en su derecho, y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y la dignidad de la República, rechaza con tranquilidad, pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor Almirante que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consuman, sabrá (el que suscribe, Astete) cumplir, con su deber".

LUIS GERMAN ASTETE
Comandante General de la Escuadra Nacional

Los dos documentos son derivación y trasunto de un notable acontecimiento en nuestra historia naval que trascendió a otros espacios y destacó en círculos extranjeros a nuestros marinos e inició la nombradía de la nave afamada en la Campaña Naval de 1879.

A rememorar ello se halla referido el presente artículo.

I. DEL BUQUE PROTAGÓNICO

Antecedentes

En junio de 1863 llegó al Callao una flotilla española integrada por dos fragatas mixtas y una goleta. La comandaba el almirante español Luis Hernández Pinzón. La expedición, que más tarde haría derivar de su presencia el conflicto armado de 1866, fue recibida, entonces y pese a algunas reticencias, con muestras de deferencia.

Poco tiempo después, a mediados de abril de 1864, por circunstancias que no eran sino un trasunto de la situación originada, pero que se precipitó por hechos casuales, se produjo por la tripulación de las naves españolas,

la ocupación de las islas guaneras de Chincha, manifestándose, igualmente, por el almirante español, el propósito de comercializar aquellos recursos naturales nuestros. El camino a la confrontación bélica había sido abierto.

Una década atrás, el mariscal Castilla nos había dejado dueños de una Armada, para esos años, verdaderamente fuerte y bien dotada. Pero ahora, ocurrido tan molesto y grave evento, carecía el país de fuerzas suficientes para afrontar, producida la disensión, la inminente contienda.

En esta emergencia, el Gobierno del general Pezet nombró una comisión integrada por el capitán de corbeta Aurelio García y García y el teniente primero Miguel Grau, con órdenes de concertar en astilleros ingleses la adquisición de una fragata blindada así como otras de madera y de vela. Poco tiempo después, el capitán de navío José María Salcedo, oficial integrante de nuestra Marina, fue nombrado jefe de dicha comisión. Dicho oficial, posteriormente, recibió orden de adquirir un monitor. De este modo había de darse en nuestra historia la presencia del celebérrimo *Huáscar*, que en la campaña naval de la Guerra de 1879 adquirió renombre universal.

La comisión, pues, cumpliendo disposiciones superiores, debía adquirir una fragata blindada y un monitor.

FRAGATAS BLINDADAS Y MONITORES EN EL SIGLO XIX

A mediados del siglo XIX ya se habían producido grandes innovaciones en cuanto a los buques de guerra: la propulsión a vapor, los cañones de granadas explosivas y el blindaje de acero.

Tres grandes diseñadores europeos habrían de inscribir sus nombres en esta época de cambios en materia naval: Estanislao Dupuy de Lome, en Francia; el sueco John Ericsson, en los Estados Unidos de Norteamérica, y el capitán de navío Cowper Coles, en Inglaterra.

Se le debe a Dupuy de Lome la construcción del primer vapor de guerra, el *Napoleón*, que dio celebridad a su autor al remontar, llevando de remolque a la fragata *Ville de París*, el estrecho de los Dardanelos en ruta al frente de Crimea; el mismo diseñador francés proyectó la construcción de las blindadas baterías flotantes que acallaron en esa guerra a la artillería rusa. El sueco Ericsson, ingeniero constructor residente en los Estados Unidos de Norteamérica, esbozó primero y vigiló después la construcción del primer monitor, que fue lanzado al mar en los inicios de 1861, en plena guerra de secesión norteamericana, como buque de la Marina del Norte. El *Monitor*, en cuanto acorazada unidad naval, tuvo destacadísima actuación en la guerra estadounidense. Antes de su intervención, el *Virginia* (ex *Merrimac*), una batería flotante, blindada y construida por los sudistas sobre el casco de madera de una ex fragata, había derrotado prácticamente ella sola (Hampton Roads, 8 de marzo de 1861) a toda una flota del ejército unionista. Mas al irrumpir, poco después, en el teatro de la lucha el *Monitor*, la victoria, hasta antes del

todo favorable a la ex fragata, le fue negativa y adversa: el también acorazado oponente, *Monitor*, la obligó, tras intenso cambio de fuegos durante cuatro horas, a buscar refugio en Gosport. Y en el mar Negro, en la misma guerra de Crimea, la flota británica tuvo que hacer frente, dificultada respecto a acercar sus naves por la poca profundidad de las aguas, a las poderosas fortificaciones rusas. Esta eventualidad dio ocasión al capitán de navío inglés Cowper Coles para construir un pontón de escaso calado en el que montó un cañón largo y protegido con una fuerte coraza de hierro. Esta batería actuó con éxito contra las defensas rusas en el Mar de Azov. Coles granjeóse así un sitial destacado en la consideración del pueblo y almirantazgo ingleses.

El monitor significó el segundo paso en la evolución de las naves de guerra hacia el buque de combate ideal. El primero lo fueron las baterías flotantes, concretizadas por Dupuy de Lome y Coles y de señalada actuación en las Marinas de Francia e Inglaterra, y cuya peculiaridad era el blindado de sus partes esenciales. A ello, ya en el monitor, se dio el agregado de las torres giratorias con cañones. Estas decisivas innovaciones condujeron, finalmente, al acorazado de alta mar, cuyos esenciales básicos se hallan constituidos por el blindaje y las torres férreas que protegen los cañones montados en el interior de ellas.

El poder de fuego y la invulnerabilidad de que diera muestras el *Monitor* sin duda influyeron en la determinación del Gobierno peruano respecto a que por la comisión actuante en Europa se adquiriese este tipo de unidad naval. Empero, una fuerte corriente de marinos –principalmente ingleses– no dejaba de manifestar su apoyo y conformidad con la utilización, como los más ideales navíos de guerra, de las fragatas convencionales; sí, éstas, con el aditivo del blindaje. Abonó esta posición la travesía cumplida aquellos años, ante la expectativa general, por la fragata blindada *Numancia*, de 7 000 toneladas. Este blindado español pese a su elevado tonelaje, dio clara muestra de condiciones marineras al atravesar el Atlántico y los difíciles canales del estrecho de Magallanes con facilidad. La gran eficiencia de los monitores tenía como lado débil su poca adecuación para las navegaciones en alta mar. Y de hecho, el *Monitor* americano, triunfante en Hampton Roads, sin haber cumplido 10 meses en servicio, se hundió, pese a hallarse llevado a remolque, en Cabo Hatteras al no poder soportar la mar gruesa. Y el *Captain*, buque de tipo análogo diseñado por Cowper Coles, también en su primera navegación, de regreso del Mediterráneo, naufragó, a causa de los fuertes vientos que originaron mar movida, en el golfo de Vizcaya.

Cowper Coles, el genial proyectista y diseñador de buques similares al *Huáscar*, había logrado concebir el buque de alta mar, de perfil muy bajo y con cañones montados sobre plataformas móviles con su propia coraza convexa en éstos... Estas características son de verse, inconfundibles, en la estructura del afamado buque peruano que, a decir de G. Fletcher, técnico e historiador inglés, fue un tiempo (el de la Guerra del Pacífico), el más célebre buque de guerra del mundo.

Con las experiencias expuestas, la co-

misión en Inglaterra adquirió de los astilleros de Laird, en Birkenhead, un monitor, el *Huáscar*, y de los astilleros de Samuda Brothers, en Londres, una fragata blindada, la *Independencia*. Ambos buques, concluidos en 1865, tras vencer obstáculos diplomáticos, salieron del puerto de Mersey, rumbo al Perú, el 20 de enero de 1866. Tras un viaje en el que no faltaron incidencias en la larga travesía, al fin llegaron a aguas peruanas en los inicios de julio. Lamentablemente no llegaron a tiempo para participar en las acciones de la guerra con España –para la que se los adquirió- ni enfrentar a la poderosa *Numancia*.

II. DEL HÉROE DE LA JORNADA

El conflicto de 1879 nos ha servido, desde puntos de vista cívicos, para que, enalteciéndonos como pueblo, aflorasen en nuestros compatriotas de entonces expresiones cimeras, trasuntos de la gran calidad humana y moral de aquellas generaciones nuestras. Esta fue la actitud de la tripulación del *Huáscar*; ésta, el gesto de los defensores de Arica; ésta, la entereza del presidente García Calderón; ésta, para no citar más ejemplos, el valor estoico de los integrantes y combatientes de la Breña.

Aparte, pues, los hechos adversos, la Guerra sirvió para ilustrar, con muchos y esclarecidos ejemplos, a propios y extraños, el valor espiritual de aquellos peruanos que con su actuar en ese período bélico ameritaron grandemente nuestro pasado y nuestra Historia. Tal es el caso del capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes, oficial de la Marina de Guerra del Perú, muerto heroicamente el 10 de julio de 1883, en la batalla de Huamachuco. Más atrás de esta guerra, se le debe también al Comandante Astete un hecho de gloria que exalta a nuestra Armada y que no hace mucho fue objeto de emocionado recuerdo: el centenario del Combate Naval de Pacocha, realizado el 29 de mayo de 1877, en el que el héroe peruano, comandando nuestro sin par *Huáscar*, se enfrentara brillantemente a unidades de la división inglesa en el Pacífico, la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, ambas bajo el comando y jefatura del almirante Alghernon M. de Horsey y con un potencial de treinta cañones y 700 tripulantes. El *Huáscar*, con Astete, iniciaba desde entonces su trayectoria de leyenda.

El capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes nació en Lima el 28 de mayo de 1832. Murió, ya lo dijimos, el 10 de julio de 1883, combatiendo en la batalla de Huamachuco. Entre uno y otro extremo enciérrase una vida de la que más de treinta años se hallan vinculados a nuestra Armada. Astete es quien, en la década de 1850, trajo desde astilleros ingleses nuestra fragata *Amazonas*; Astete es el encendido tribuno que defiende los fueros de la Marina en el Congreso de 1860; Astete es actor destacado en el combate del 2 de Mayo; Astete, con límpida trayectoria, con acendrada vocación por una patria digna en su imagen y cometidos, parti-

cipa en los avatares de nuestra vida política, siempre en alto aprecio su nombre por quienes en aquella época fueran protagonistas de nuestro acaecer histórico, el mariscal Castilla principalmente; Astete es quien, testigo la tripulación de nuestro histórico monitor, teniendo como marco las costas de Pacocha, ante la intimación del almirante De Horsey, de entregar el navío y arriar la bandera, libra combate con las naves inglesas, y a continuación, aprovechando de la noche, elude, en lo alto del mástil del *Huáscar* el pabellón peruano, el cerco de los dos poderosos navíos, y con gran solvencia profesional, con pericia, invicto, deja las aguas de Pacocha.

Iniciada la contienda del 79, Astete fue enviado a EE.UU. con la misión de concertar la adquisición de unidades navales, empeño que no se concretizó.

En tanto, ha concluido la épica campaña del *Huáscar*. Tras la inmolación se estableció, de Angamos, por el enemigo, el dominio del mar y el bloqueo del Callao. Pero la lucha continúa. La escuadra chilena bombardea sucesivamente nuestro puerto y los indefensos pueblos costeros. Los defensores peruanos, por su parte, logran hundir el *Loa*, la *Covadonga* y una lancha cañonera. A Astete se le ve, en el Callao, como Comandante General de las Baterías del Norte, primero, y, después, asume la Jefatura Militar y Política de la plaza.

Ante lo infructuoso del bloqueo, acaso con el ánimo de alardear una supremacía que en los hechos no se veía, el comandante de la escuadra bloqueadora oficia al jefe de la Plaza del Callao exigiéndole, en el plazo perentorio de 24 horas, la entrega de los buques *Unión* y *Rímac* y amenaza que, en el caso de no realizarse lo exigido, Chorrillos, Ancón y Chancay serían bombardeados. Astete, en respuesta, lo reta a atacar el puerto bajo su defensa: "Honroso sería para V.E. avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el papel de mero espectador en el largo plazo de cinco meses, desde que el bloqueo fue iniciado". El almirante chileno prefirió bombardear los puertos desguarnecidos.

Llegado el 16 de enero de 1880, perdida la batalla de Miraflores, Astete ordena la voladura de las viejas unidades que, en el mar, aún conformaban sus escuetas fuerzas. El héroe de Pacocha debió soportar y sufrir, por determinación propia, la desaparición de sus defensas nunca rendidas.

Después, la Breña. Astete, al no tener un buque que comandar, se incorpora a las huestes que en el duro suelo de la sierra y de los Andes siguen y acompañan a Cáceres. Cambia diametralmente la actividad del héroe; ahora, a caballo, en las distintas y arduas travesías, debe soportar los rigores del clima, las incomodidades propias de la vida de guerrillas, las marchas forzadas, "con verdadera entereza moral", nos dice uno de sus biógrafos... Y llegado el 10 de julio de 1883, producida en distante serranía el enfrentamiento de Huamachuco, la Cuarta División de Infantería bajo el mando de Astete embiste por el ala derecha... De pronto, un tiro de fusil. El comandante, que atacaba al frente de sus huestes, cae. El hilo de sangre que se dibuja en su rostro señala que es en la frente en donde ha impactado el proyectil. En torno del cadáver del héroe caen y

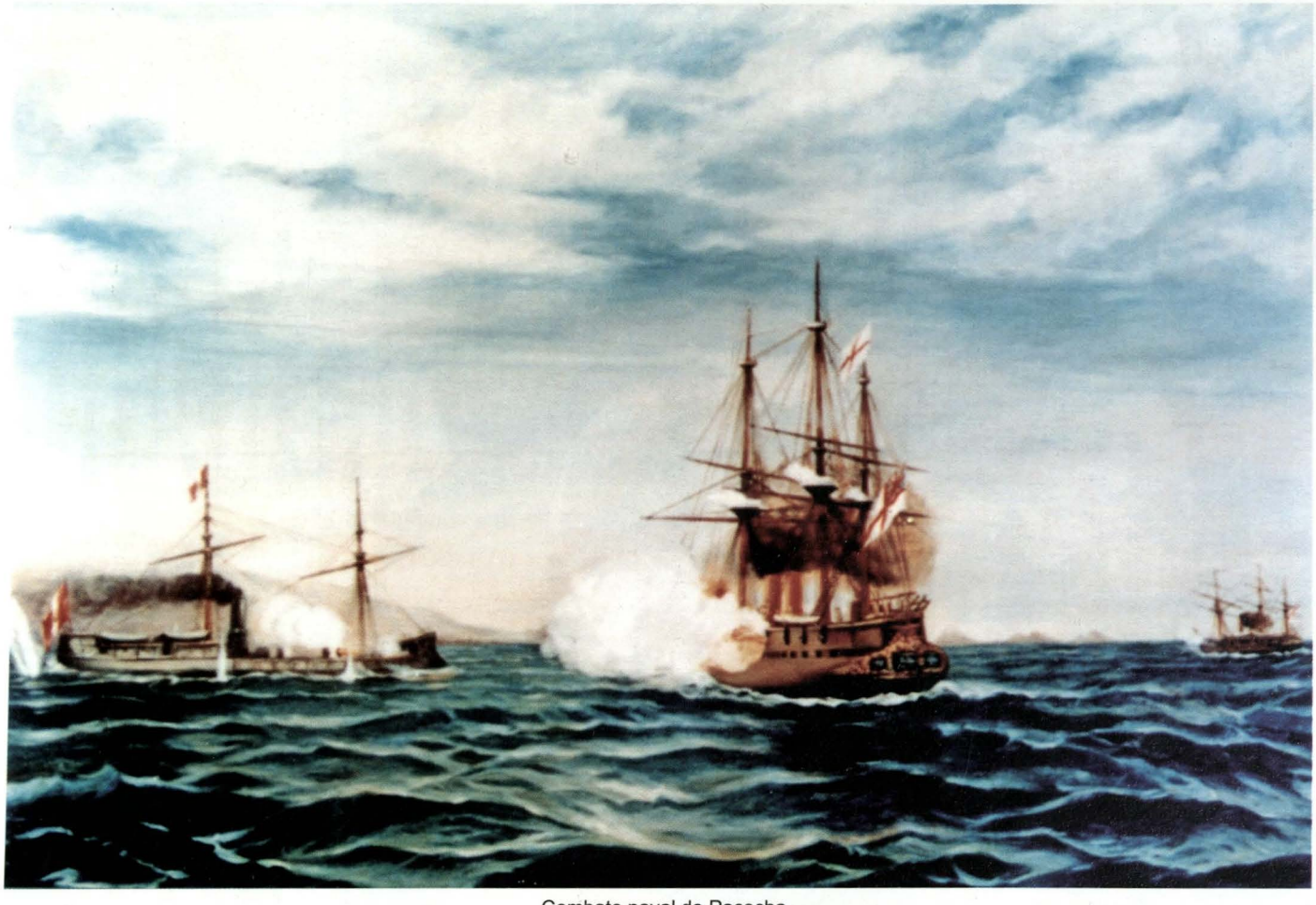


CAPITÁN DE NAVIO
LUIS GERMÁN ASTETE FERNÁNDEZ DE PAREDES
Epónimo marino y héroe preclaro en la guerra de 1879.

mueren también oficiales y soldados de la Cuarta División, a modo de una siempre presente guardia ante los restos mortales del Héroe Naval sucumbido allí, en otro escenario de heroísmo como en el de Angamos, como en el de Arica.

Desde las postrimerías del 1800 sus restos se guardan en la Cripta de los Héroes.

Tal la vida y el heroísmo y la gloria del Capitán de Navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes; el marino ejemplar e ilustre que muriera el 10 de julio de 1883 en la batalla de Huamachuco.



Combate naval de Pacocha
(29 de mayo de 1877)
Cuadro existente en el salón "Túpac Amaru" - Palacio de Gobierno.
El legendario Huáscar *enfrenta a las naves inglesas* Shah *y* Amethyst.

SEMANA DE LA MARINA, 1983

LA SUGERENCIA DE UN PRESIDENTE... Y UNA OBRA PICTÓRICO-NAVAL

Hugo G. Cárdenas Mandujano

I. DIÁLOGO EN PALACIO

– Yo sólo le di una idea respecto a que se debía contar en el Museo con un cuadro referido a aquel combate... y usted, Técnico, me entrega, ahora, una obra ya concluida...
– Deberíamos los peruanos ser así, señor Presidente.

Son estas las frases iniciales de un diálogo registrado el 19 de octubre de 1983 en el Salón "Túpac Amaru" del Palacio de Gobierno entre el entonces Presidente de la República, Arq. Fernando Belaunde Terry, y el artista plástico, especializado sobre todo en temas de marina y navales, TS1 Hid. (ahora en situación de retiro) David Samillán S.

Fue en la ocasión de haberse hecho entrega, por el pintor, al primer Mandatario de un cuadro al óleo referido al combate naval de Pacocha, producido el 29 de mayo de 1877, en aguas moqueguanas, en la rada de Pacocha, entre el Huáscar –en aquellos días buque insurrecto– y dos naves de guerra inglesas bajo el mando del almirante Algernon De Horsey. Y la entrega de la obra pictórica, parte del programa en el curso de las celebraciones por la Semana de la Marina en aquel año.

Pero la conversación, en verdad, había tenido su más inmediato antecedente en una ocasional e informal visita que el entonces Jefe de Estado –concluida una circunstancial presencia suya en La Punta, el bello balneario chalaco– hiciera al Museo Naval "Capitán de Navío Julio J. Elías", entonces en proceso de expansión y remodelaciones. Aquel día, sábado, al

no haber personal de atención al público –por ser de descanso–, el Mandatario fue recibido por el personal de guardia en el Museo, a cuyo frente se hallaba precisamente el técnico Samillán. El Presidente, de antiguo y personal apego a la Marina, paseó, en compañía de su edecán, un oficial superior de la Armada, comandante Otto Bottger Robertson, por los silenciosos ambientes del austero edificio depositario de nuestro valioso legado histórico y marítimo, y en el momento de hallarse en la Sala que contiene los cuadros de los personajes y hechos bélicos más notables de nuestra Marina de Guerra –y comentar respecto a ellos con el oficial edecán– fue que exteriorizó su idea referida a la conveniencia de tener, de que en la Casa de Gobierno hubiera un cuadro cuyo contenido y tema fuera el memorable combate librado en la rada de Pacocha en el siglo XIX...

Y, en la circunstancia a la que nos referimos, para que después, el mismo Presidente transcurrido poco más de un año de cuando manifestara su sugerencia, expresara, en el salón de recepciones del Palacio Presidencial, como ya se ha dicho al iniciar este relato:

–Yo sólo le di una idea... y usted me entrega una obra...

II. EL *HUÁSCAR* REBELDE

El *Huáscar* habría de nimbarse de fama y nombradìa en la Campaña Naval de 1879, cuando la guerra con Chile; pero, en las vicisitudes de nuestra joven República, dos años antes había sido tomado por un grupo de oficiales y personal de la Marina adictos a Dn. Nicolás de Piérola, asumiendo su comando un oficial que, a su solicitud, se hallaba en situación de disponibilidad, el capitán de fragata Luis Germán Astete, más tarde, con el grado de capitán de navío, esclarecido héroe en la Guerra de 1879. Ante el hecho de la captura del monitor y haber sido puesto éste en movimiento insurgente en el mar, el Gobierno reaccionó declarándolo buque rebelde y disponiendo que la Escuadra procediera a su persecución y sometimiento. Además, ofrecía también premio a los buques de otra bandera que lograran capturarlo y entregarlo.

Insurgente, pues, el *Huáscar* tomó rumbo hacia el Sur. Tocó en las islas de Chincha, en Mollendo, en Iquique; después, en aguas bolivianas, en Cobija y en Antofagasta, llegando, incluso, hasta Caldera en el litoral chileno. De vuelta, en Cobija fue embarcado, en unión de otros políticos, el mentor de la insurrección producida, Piérola.

PUNTA PICHALO

Retornando a costas peruanas, en las cercanías de Punta Pichalo, cerca a Pisagua, la tripulación del *Huáscar* se topó, vencida la media tarde del 28 de mayo de 1877, con la fuerza –compuesta de tres

buques– que conducía el capitán de navío Juan Guillermo More, comandante general de la Escuadra de Operaciones. Pese a ser horas del acabamiento del día, hubo decidido intercambio de fuegos entre ambas opuestas fuerzas, habiendo sido impactada la fragata *Independencia*, aunque sin consecuencias graves, e igualmente la corbeta *Unión*. En cuanto al monitor, aunque el buque no había recibido ningún cañonazo, se produjo en él la rotura del perno de la cureña de uno de sus cañones, lo que afectó, desde esa vez, el óptimo funcionamiento de su torre de combate.

Con las sombras de la noche, la fuerza de operaciones de More se aguantó sobre sus máquinas frente a Pisagua. El *Huáscar*, por su parte, reanudando su rumbo, prosiguió hacia el Norte.

PACOCHA

En tanto el *Huáscar* navegaba al Norte, la división naval inglesa del almirante De Horsey –que constaba de la fragata *Shah* y de la corbeta *Amethyst*–, al amparo del decreto de aprehensión del buque rebelde dictado por el Jefe del Gobierno, general Mariano Ignacio Prado –y justificándose en los hechos de interceptación efectuados desde el monitor en dos cargueros bajo bandera inglesa–, lo buscaba en espacios del mar comprendidos entre Camaná e Iquique. De este modo, final-



El pintor en los instantes de hacer entrega del cuadro al Presidente Arquitecto Fernando Belaunde Terry.

mente, ambos bandos se avistaron, a poco de iniciada la tarde del 29 de mayo, frente a Punta de Coles, inmediata a la rada de Pacocha, cerca y hacia el norte de Ilo.

Tras el ultimátum cursado por el almirante inglés –respecto a que el *Huáscar* arriara la bandera que enarbolaba y fuese entregado incondicionalmente el buque mismo–, y producida la altiva respuesta de Astete (*), acaeció seguidamente entre las dos fuerzas antagónicas el intenso cambio de fuegos, las maniobras y las evoluciones de momento propias de las naves en lucha; es decir, el suceso, la notable proeza, que nuestra historia naval registra como Combate naval de Pacocha.

III. EL CUADRO

(*"Combate naval de Pacocha", D. Samillán S., 1983*)

"De todos los grandes hombres de guerra que han brillado (...), los que más nos han fascinado siempre son los hombres que lidian en la mar. La inmensidad y el poder del elemento sobre el cual combaten parecen elevarlos por encima de la humanidad.", ha dicho, con juicio valorativo, el poeta y novelista francés Alfonso de Lamartine en el siglo XIX.

"La inmensidad y el poder del elemento sobre el cual combaten...", es decir, las dirimencias de los hombres en el mar, las contiendas navales. Los conceptos del famoso escritor romántico francés nos relevan de mayor abundamiento en torno al atractivo propio de las obras pictóricas que tienen como motivo y expresión las confrontaciones de fuerzas y tripulaciones opuestas en la entidad y los vastos espacios de los océanos. En nuestras manifestaciones sobre este arte pictórico-naval, el cuadro del "Combate naval de Pacocha" del pintor David Samillán S. que –como ya dijéramos– en 1983 fue instalado en el Salón "Túpac Amaru" del Palacio de Gobierno, es una muestra de estos hechos de contienda de hombres en el anchuroso océano, ya sea afirmando sus intereses, ya respaldando sus principios y decisiones, o ya defendiendo el buen nombre de sus banderas.

El óleo tiene dimensiones 1.60 m de largo por 1,05 de ancho. El autor, que ha enfocado el hecho de la contienda que se refiere mirando de Norte a Sur, presenta en la composición, al fondo, en tonos de pardo que contrasta con las azulosas e inquietas aguas del océano, la prolongación terráquea en el mar que constituye la Punta de Coles, entrante que delimita, además, hacia el lado Sur, la rada en la que se libró el combate. En el ápice de esta entrante es posible distinguir incluso, los tres pétreos promontorios denominados "islotes Cocoes", manifestación y presen-

(*) "Las fuerzas que me obedecen conocen bien los derechos y deberes que el código de las naciones y la práctica en nuestras costas le señalan.." (...) "Por lo demás, el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo la soberanía y la dignidad de la República, rechaza con tranquila pero firme resolución la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor almirante que si llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar en cuenta para nada las fuerzas con que ésta se consuma, (el suscrito) sabrá cumplir con su deber.

cia última de la referida punta costera en el océano.

La breve ensenada de Pacocha. El marco geográfico y el hecho histórico-naval allí acaecido son el contenido de la obra pictórica "Combate naval de Pacocha". Escenario y circunstancias del óleo: horas de la mediatarde en aquel espacio costero peruano y la contienda librada entre el *Huáscar* y dos unidades de una división naval inglesa en el Pacífico Sur. En la parte superior del cuadro, en lo que es el alto combés del cielo, definida presencia de condensadas nubes; bajo éstas, hacia el horizonte lejano, el espacio ostenta, a todo lo ancho, un color gris uniforme. Bajo el cielo, rizadas por el viento, las azules aguas del mar. La ensenada de Pacocha en las áreas oceánicas de Moquegua. Al lado izquierdo, proyectado hacia el Oeste, el buque con el pabellón bicolor peruano. Frente a él, un poco al sesgo respecto al monitor, la fragata *Shah* accionando sus fuegos por el lado de babor. Casi al extremo de la derecha, cubriendo en parte la línea del remoto horizonte, la silueta de la corbeta *Amethyst*, la otra de las naves inglesas en la contienda... En las cubiertas de los buques en combate, el blanco testimonio de la pólvora accionada en las baterías... Oficiales y tripulaciones de la *Royal Navy* contendiendo en aguas de Pacocha con el *Huáscar* que tiene como comandantes a Luis Germán Astete y Manuel María Carrasco...

Tal es la obra, "Combate naval de Pacocha", que, entre nuestras manifestaciones concernientes al Arte, y como homenaje a la fulgente proeza lograda por marinos peruanos a bordo del *Huáscar*, incrementa nuestro patrimonio pictórico y enaltece nuestra tradición naval.

IV. CON EL PINTOR

Ahora el creador de la obra, retirado del servicio activo en diciembre de 1991, se halla dedicado por completo al arte de su vocación, la Pintura, de modo general, pero con un particular y personal apego a los temas de marina.

Conversamos con él en el "atelier" de su domicilio, exuberante éste de muestras de su arte: acuarelas, óleos, bosquejos a carbón, estudios y delineaciones previos... y también, dignos componentes en el marco y contenidos del taller, los nutridos estantes de libros. De los relacionados al Arte y la Pintura, así como de los otros.

–*En verdad* –nos dice, contestando a nuestra pregunta de si la sugerencia del Jefe de Estado fue determinante en él para la elaboración del cuadro–, *en verdad, desde más antes ya tenía pensado yo realizarlo... Me había documentado sobre la estructura y silueta de los tipos de buques ingleses en el combate aquel, una fragata y una corbeta de aquellos años... También, personalmente conocía el marco espacial en que se dio el enfrentamiento: la Punta de Coles, la rada de Pacocha, es decir, aquellas áreas cercanas al puerto de Ilo... Es que parte de mis años de servicio en la Marina, como hidrógrafo, los cumplí allí, con ocasión de faccionarse el portulano*[1]



Dedicado por completo al arte de su vocación, sus obras trasuntan su particular apego a los temas de marina.

de esta ciudad costera, en 1978.

–Conocía, pues, el escenario –continúa–, y también el color y las características propias de aquellas aguas oceánicas del país... Por eso le digo que ya de antes, y con estos elementos, tenía pensado pintar, algún día, el cuadro. Pero, claro, la sugerencia del señor Presidente de entonces me motivó a que iniciara su realización... Otra creación, si bien menor, y en acuarela, he hecho sobre aquella hazaña del Huáscar...

Nos despedimos del artista, no sin antes volver a mirar sus creaciones, que llenan, junto con los estantes nutridos de libros, su área y ambiente de trabajo.

[1] *Portulano*: carta náutica que sirve para que los buques maniobren su ingreso y salida de los puertos sin problemas.

FILATELIA: la Historia Marítima en la Temática Marina Nacional ¿Qué dice Serpost?

Capitán de Navío (r)
César Linares Velásquez

Introducción

Creo conveniente antes de entrar al artículo en sí, efectuar algunas revisiones respecto a la filatelia.

La palabra "filatelia" proviene de los vocablos *philos* que significa amigo, o que ama y *telos* tributo o impuesto. Fue aceptada por la Real Academia de la Lengua el 2 de febrero de 1922, y la define como "la ciencia o el estudio de los sellos postales".

Podemos ensayar otra definición, como "el arte de coleccionar estampillas o sellos postales en forma ordenada y selectiva". Entendemos por "filatelista" a la persona que se dedica a la filatelia. Los hay aficionados principiantes, avanzados y profesionales; también hay grandes y pequeños comerciantes especializados en los diversos temas de colección.

La invención del sello postal se debe a sir Rowland Hill, reformador del sistema de correos en Inglaterra, quien emprendió una serie de trabajos y estudios, publicando en enero de 1835 su célebre documento titulado *La reforma postal*: *su importancia y practicabilidad* en el que proponía el uso de un pequeño trozo de papel, engomado al dorso, del tamaño suficiente para la impresión del sello.

El referido sistema fue aprobado en 1839, confiándosele la dirección del Correo inglés, y fue al año siguiente que entró en vigencia la reforma postal y cinco meses más tarde, el 6 de mayo de 1840, se puso en circulación el primer sello postal del mundo, el famoso "Penique negro", que muestra el perfil de la reina Victoria.

Los primeros sellos peruanos

Como dato histórico, el correo durante el Incario fue a base de un cuerpo de mensajeros denominados "chasquis", que en quechua significa "trocar" (dar y tomar), sistema que consistía en transmitir oralmente con rapidez y discreción los mensajes.

Asimismo, los incas desarrollaron una eficiente red de caminos unidos por tambos que no eran sino unas pequeñas edificaciones que servían de posada para descanso y relevo de los mismos.

Durante el gobierno del Gran Mariscal Ramón Castilla (1849), se nombra a don José Dávila Condemarín como Administrador General de Correos, quien inició una serie de gestiones para implantar en el país el sistema postal mediante el empleo de sellos (estampillas).

Una estampilla, llamada también "sello postal", no viene a ser sino un pequeño papel con bordes dentados, o también pueden ser autoadhesivos; en una cara lleva grabada una viñeta representativa, una breve descripción del tema o motivo, valor postal y nombre del país de origen. En el reverso lleva goma.

Es así como el 1 de diciembre de 1857 comenzaron a circular los primeros dos valores, en forma provisional (1 Real azul y 2 Reales castaño-rojo). Pero, recién el año 1858 fue cuando se inició la impresión en Lima de las primeras estampillas, las cuales aparecieron el 10 de marzo de ese año, en tres valores y litografiados por Emilio Prugue: 1 Dinero azul, 1 Peseta rosa y ½ Peso amarillo.

La primera estampilla del correo aéreo circuló el 29 de diciembre de 1927; fue la de correo ordinario N.º 229 de color violeta con un valor de 50 centavos, cuyo diseño tiene el monumento de María Parado de Bellido y resellada con servicio aéreo que deja percibir la silueta de un marinerito a tres líneas, en color negro. Tuvo vigencia hasta 1982, con un total de 500 sellos.

El Museo Postal y Filatélico del Perú fue creado el 31 de mayo de 1931 bajo la denominación de *Museo Filatélico del Perú*. Es el más antiguo en su género en esta parte del continente; está destinado a conservar, exponer y difundir el patrimonio cultural de la nación de los sellos postales, documentos prefilatélicos, matasellos, buzones, material filatélico diverso y todo aquello relacionado con la historia postal peruana.

De otro lado, la Unión Postal Universal (UPU), máximo organismo postal mundial que agrupa a las Administraciones Postales en el mundo, las mismas que adoptaron como celebración del "Día Mundial del Correo" la fecha de creación de la misma UPU: 09 de octubre de 1874.

El Perú fue reconocido como miembro regular de la UPU desde el 12 de junio de 1879. En 1895 un prestigioso marino peruano, Camilo Carrillo, en su condición de Director de Correos impulsó la red telegráfica y de cables submarinos.

Desde el 22 de noviembre de 1994, el servicio postal en el país cuenta con un operador público del servicio denominado Servicios Postales del Perú, SERPOST S.A., cuyo ejercicio funcional le corresponde a la Dirección General de Correos como el órgano de línea especializado en los asuntos postales.

La afición filatélica

La tradición asigna al Dr. John E. Gray el haber sido la primera persona que con criterio metodológico se dedicó al coleccionismo de sellos postales y que los solicitaba de otros países.

Por eso, algunas definiciones de filatelia añaden la palabra "coleccionar". El hombre en general tiene la tendencia natural para lo que sea juntar algo, reflejado en un sinnúmero de gustos, sean libros, revistas, postales, discos, billetes, flora, fauna, pintura, deporte, personajes ilustres, medicina, etc., y la lista puede continuar. Ante lo prácticamente imposible de poseer una colección universal, surge el desafío de reunir sellos por motivos, temas o imágenes, modalidad a la cual se le denomina "filatelia temática": una variedad en el arte de coleccionar sellos.

Poseer una colección temática hoy en día tiene muchos adeptos, ilustra, profundiza el conocimiento en el área escogida, constituye además una forma de ahorro ya que una colección bien llevada aumenta su valor con el tiempo.

El Proyecto: "Nuevas Emisiones de Sellos Postales Marítimos y Navales"

Dos razones me impulsaron a elaborar un proyecto filatélico referido a la temática marina (marítima o naval): mi condición de antiguo coleccionista de sellos peruanos con permanente seguimiento a este apasionante *hobby,* y de coyuntura, ser marino de profesión. Veamos de modo objetivo los siguientes fundamentos.

Fundamentos

- La filatelia temática, por definición, es una variedad en el arte de coleccionar sellos.
- El Perú es un país marítimo, su historia lo avala; el mar, su influencia en la vida de los pueblos y los sucesos ocurridos en su medio es materia de difusión filatélica.
- Nuestro país tiene el enorme privilegio de poseer un rico pasado histórico.
- Nuestra temática marina, marítima o naval, debe seguir mostrando al mundo y al peruano mismo su envidiable legado y su actual potencial. Los motivos de estos sellos deben estar dirigidos hacia las efigies de personajes notables, embarcaciones en general, monumentos, lugares históricos, hechos de armas, símbolos representativos, escenarios acuáticos (mares, lagunas, ríos), lugares turísticos, aniversarios de acontecimientos importantes, y todo aquello relacionado con esta variedad filatélica.
- De la revisión general del catálogo de sellos peruanos, desde 1857, año del nacimiento postal del Perú, de un universo aproximado de 2000 estampillas emitidas por la Dirección General de Correos y en la actualidad por Serpost, contabilizamos 106 sellos marinos emitidos, que equivale a un 5.3%.
  Si nos referimos únicamente a la era Serpost (1995-2004), solo dos sellos pertenecen al ámbito naval: uno histórico, el del Almirante Miguel Grau, el Peruano del Milenio, emitido el 23 de julio de 2002, y el otro de un aconteci-

miento, el centenario de la creación de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, emitido el 13 de junio de 2003.

En cuanto a emisiones referidas a personajes, vemos que del catálogo general, solo 15 muestran las efigies como son: 9 de Miguel Grau, 2 de Martín Jorge Guise, y los restantes de Manuel Villar, Manuel Villavisencio, Elías Aguirre y Diego Ferré respectivamente, lo que representa un 0.75%.

- La lectura del folleto *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú*, editado por un distinguido oficial, el vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, fue otro factor fundamental para este proyecto, al cual orienté hacia otros motivos de la temática marina, intentando enriquecerla, como se podrá ver a continuación, a base de nuevas propuestas de emisiones.

Descripción del proyecto

Ahora bien, con referencia al proyecto, lo he dividido en dos partes:

Parte 1.- Emisiones Conmemorativas

Referida a los aniversarios de conmemoraciones de creación o de fundación de entidades, acontecimientos importantes de homenajes, todos ellos de necesaria recordación para el usuario o lego y saludables para la vida cívica del país..

Parte 2.- Personajes Históricos

Con la finalidad de que la ciudadanía tenga una apreciación real de la vida y obra de los hombres de mar que sacrificaron su intereses personales, su salud y hasta su vida en el cumplimiento del deber, dejando una huella de ejemplo y lecciones de amor a la patria, enriqueciendo las páginas de nuestra historia.

Para ambos casos, el proyecto ha desarrollado la literatura alusiva de cada emisión propuesta, así como el arte, vale decir el diseño de cada estampilla. Aquí se ha tenido especial atención no solo en la belleza visual sino en que lo representado guarde relación con la realidad del hecho vivido.

Consideraciones propias del proyecto

Casi el 100% de las Emisiones Conmemorativas (Parte 1) no existen en el inventario postal nacional y los Personajes Históricos (Parte 2) muestran emisión mínima.

Para la elaboración de los diseños de las estampillas se han buscado las mejores fuentes de las entidades pertinentes de la Institución Naval, salvo en algunos casos que son de concepción propia.

Se ha elaborado un Cuadro General de Recomendaciones de Emisiones por año de las 36 propuestas desarrolladas, estimándose un promedio anual de cinco emisiones, que Serpost puede manejar en la programación de su Calendario Anual de Emisiones.

Para una mejor apreciación, el cuadro anexo reúne el listado del título de cada emisión, su diseño y el año sugerido de emisión, por separado para cada una de las dos partes.

Tramitación

El proyecto en referencia fue presentado el 27 de mayo de 2005. Es un modesto aporte a la filatelia peruana en la que Serpost, acorde a su compromiso de operador postal, cual es resaltar así como divulgar los valores históricos fortaleciendo a través de las estampillas la cultura cívica no solo de nuestra juventud sino del país entero, y también de enriquecer la temática marina, debe otorgarle la real importancia que tiene su contenido.

PROYECTO DE NUEVAS EMISIONES DE SELLOS POSTALES MARÍTIMOS Y NAVALES

EMISIONES CONMEMORATIVAS, DISEÑO Y CON AÑO DE EMISIÓN (Parte 1)

01.- ANIVERSARIO DE LA FUNDACIÓN DEL HOSPITAL DE MAREANTES DE LIMA (28 de mayo de 1595)
Diseño: Interiores del hospital (único grabado histórico) y efigie de Santa Rosa de Lima.
Año de emisión: 2005 (430 Aniversario).

02.- ANIVERSARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA ASOCIACIÓN DE EX – CADETES NAVALES DEL PERÚ (8 de octubre de 1955)
Diseño: Distintivo de la Asociación, y fotografía del palo mayor de la corbeta *Unión*, símbolo de la entidad.
Año de emisión: 2005 (50 años).

03.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ (01 de noviembre de 1791)
Diseño: Escudo de la Escuela, cripta del Almirante Grau y efigie del virrey Francisco Gil de Taboada y Lemus.
Año de emisión: 2006 (215 Aniversario).

04.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO (01 de noviembre de 1791)
Diseño: Efigie del virrey Manuel Guirior con la escena de la matrícula de la gente de mar; y efigie del virrey Francisco Gil de Taboada y Lemus, escudo del Callao con vista antigua del puerto.
Año de emisión: 2006 (215 Aniversario).

05.- ANIVERSARIO DE LA INSTITUCIÓN DEL DÍA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL (8 de enero de 1972)
Diseño: Collage de la actividad rutinaria en los terminales portuarios nacionales.
Año de emisión: 2007 (35 Aniversario).

06.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA PRIMERA ACADEMIA NÁUTICA PERUANA (25 de setiembre de 1657)
Diseño: Efigie del virrey Alba de Liste, en cuerpo entero.
Año de emisión: 2007 (350 Aniversario).

07.- ANIVERSARIO DE LA PRIMERA NAVEGACIÓN DEL B.A.P. *PUNO* EN EL LAGO TITICACA (2 de mayo de 1873)
Diseño: Fotografía a colores de la nave en el lago.
Año de emisión: 2008 (135 Aniversario).

08.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO - MARÍTIMOS DEL PERÚ (17 de octubre de 1973)
Diseño: Logotipo del Instituto.
Año de emisión: 2008 (35 aniversario).

09.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL MUSEO NAVAL DEL CALLAO (14 de noviembre de 1958)
Diseño: Efigie del fundador y primer director del museo Julio J. Elías Murguía y actual frontis del museo.
Año de emisión: 2008 (50 Aniversario).

10.- CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL PRO – MARINA (28 de agosto de 1909)
Diseño: Escudo de la entidad.
Año de emisión : 2009 (100 años).

11.- ANIVERSARIO DE LOS SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA (SIMA PERÚ) (14 de febrero de 1950)
Diseño: Fotografía del astillero, construcción en grada de buque de guerra y nave mercante.
Año de emisión: 2010 (60 Aniversario).

12.- ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU" (29 de diciembre de 1970)
Diseño: Escudo y vista panorámica de la escuela.
Año de emisión: 2010 (40 aniversario).

EMISIÓN ESPECIAL

13.- MONUMENTOS AL ALMIRANTE MIGUEL GRAU
- Matucana, inaugurado el 08 de setiembre de 1895
- Callao, id. 21 de noviembre de 1897
- Piura, id. 08 de octubre de 1943
- Lima, id. 28 de octubre de 1946
- Arequipa, id. 28 de diciembre de 1983
- Lambayeque, id. 05 de febrero de 1990

Diseño: Fotografías completas de los monumentos, con fechas inaugurales
Año de emisión: 2009 (Hoja souvenir) 8 de octubre.

HERÓES Y MARINOS NOTABLES
(Parte 2)

01.- CENTENARIO DE LA MUERTE DEL CONTRALMIRANTE LIZARDO MONTERO (05 de febrero de 1905)
Diseño: Retrato en cuerpo de entero con uniforme y escudo de la marina.
Año de emisión: 2005 (Centenario).

02.- ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL VICEALMIRANTE MARTIN JORGE GUISE, Fundador de la Marina de Guerra (12 de marzo de 1780)
Diseño: Retrato del almirante y escudo de la marina.
Año de emisión: 2005 (225 Aniversario).

03.- ANIVERSARIO DEL VIAJE DE ISABEL BARRETO HACIA LAS ISLAS SALOMÓN (10 de abril de 1595)
Diseño: Nave de la época arribando a costas lejanas.
Año de emisión: 2005 (410 aniversario).

04.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CAPITÁN DE NAVÍO JUAN FANNING (16 de enero de 1881)
Diseño: Óleo de la batalla de Miraflores de Juan Lepiani, efigie del héroe.
Año de emisión: 2006 (125 Aniversario).

05.- HOJA SOUVENIR DE LOS VIAJES DEL GRAN ALMIRANTE MIGUEL GRAU COMO MARINO MERCANTE (10 de agosto de 1853)
Diseño: Carta náutica, con el escenario marino lo mas limpio para una mejor visualización del trazo de las rutas y otro diseño mostrando los puertos de arribo.
Año de emisión: 2006, (10 de agosto).

06.- ANIVERSARIO DE LA CAPTURA DEL PAILEBOTE "SACRAMENTO" POR LOS HERMANOS VICTORIANO Y ANDRÉS CÁRCAMO (14 de marzo de 1821)
Diseño: Silueta de la embarcación con rostros de los hermanos.
Año de emisión: 2007 (186 Aniversario).

07.- ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL VICEALMIRANTE MELITON CARBAJAL (14 de marzo de 1847)
Diseño: Collage de la selva amazónica, y efigie del marino.
Año de emisión: 2007 (160 Aniversario).

08.- ANIVERSARIO DE LA VUELTA AL MUNDO DE LA FRAGATA PERUANA "AMAZONAS" BAJO EL COMANDO DEL CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ BOTERÍN (29 de mayo de 1858)
Diseño: Croquis del viaje y efigie de José Boterín.
Año de emisión: 29 de mayo de 2008.

09.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CONTRALMIRANTE AURELIO GARCÍA Y GARCÍA (25 de junio de 1888)
Diseño: Retrato en cuerpo entero del ilustre marino.
Año de emisión: 2008 (120 Aniversario).

10.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CAPITÁN DE NAVÍO LUIS GERMÁN ASTETE (10 de julio de 1883)
Diseño: Dibujo de la batalla de Huamachuco y efigie del marino
Año de emisión: 2008 (125 Aniversario).

11.- ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL CONTRALMIRANTE IGNACIO MARIÁTEGUI (31 de julio de 1798)
Diseño: Óleo de Víctor Jacobo del Desembarco de la Expedición Libertadora en Paracas, efigie del almirante.
Año de emisión: 2008 (210 Aniversario).

12.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CAPITÁN DE NAVÍO DE LA ARMADA ESPAÑOLA JUAN FRANCISCO DE LA BODEGA Y QUADRA (26 de marzo de 1794)
Diseño: Óleo del marino explorador (Museo Naval de España).
Año de emisión: 2009 (215 Aniversario).

13.- ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL TENIENTE PRIMERO MANUEL CLAVERO (01 de abril de 1879)
Diseño: Retrato del oficial y silueta de la cañonera *América*.
Año de emisión : 2009 (130 Aniversario).

14.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CAPITÁN DE NAVÍO JUAN NOEL (02 de mayo de 1854)
Diseño: Efigie del comandante de la nave.
Año de emisión: 2009 (155 Aniversario).

15.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CONTRALMIRANTE MANUEL VILLAR (16 de octubre de 1889)
Diseño: Croquis del combate y efigie del marino vencedor en Abtao.
Año de emisión: 2009 (120 Aniversario).

16.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL VICEALMIRANTE MANUEL A. VILLAVISENCIO (20 de diciembre de 1925)
Diseño: Fotografía del mausoleo del marino y su retrato. Con alegoría de la victoria.
Año de emisión: 2009 (120 Aniversario).

17.- ANIVERSARIO DE LA ACCIÓN HEROICA DEL ALFÉREZ DE FRAGATA CARLOS BONDY (03 de julio de 1880)
Diseño: En dibujo retrato y escena de la voladura del *Loa* .
Año de emisión: 2010 (130 Aniversario).

18.- ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL CONTRALMIRANTE EDUARDO CARRASCO (16 de noviembre de1865)
Diseño: Efigie del marino con alegoría de libros.
Año de emisión: 2010 (145 Aniversario).

19.- ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL INCA TUPAC INCA YUPANQUI, el inca navegante (1440)
Diseño: Ilustración alegórica de una balsa de la época.
Año de emisión: 2010 (570 Aniversario).

EMISIONES ESPECIALES

SERIES DE HOMENAJE A "LOS HÉROES DEL HUÁSCAR" (En hoja souvenir en tres 8 de octubre consecutivos)

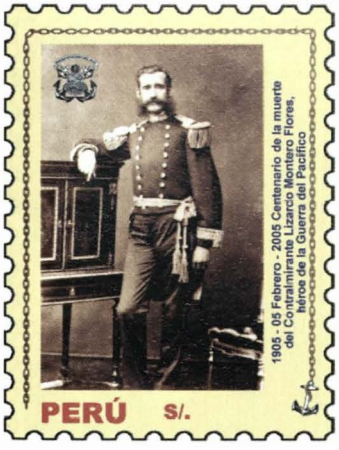
20.- 8 de octubre de 2005:
GRAU – AGUIRRE - RODRÍGUEZ – FERRÉ - PALACIOS

21.- 8 de octubre de 2006:
CARVAJAL – GÁREZON – VELARDE – DE LOS HEROS – DIEZ CANSECO

22.- 8 de octubre de 2007.
TÁVARA – SANTILLANA – HERRERA – BONNEMAISON - MEDINA

23.- 8 de octubre de 2007: "LOS 4 ASES DE LA MARINA"
Capitanes de Navío:
LIZARDO MONTERO FLORES (1832-1905)
MANUEL FERREYROS SENRA (1833-1876)
MIGUEL GRAU SEMINARIO (1834-1879)
AURELIO GARCÍA Y GARCÍA (1836-1888)

SELLOS POSTALES 2005



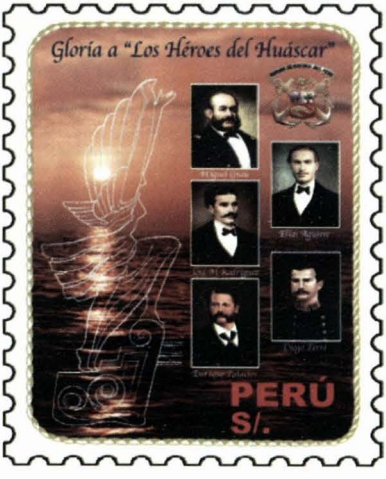
LIZARDO MONTERO



ASOCIACIÓN DE EX CADETES NAVALES



MARTÍN JORGE GUISE



LOS HÉROES DEL "HUÁSCAR"

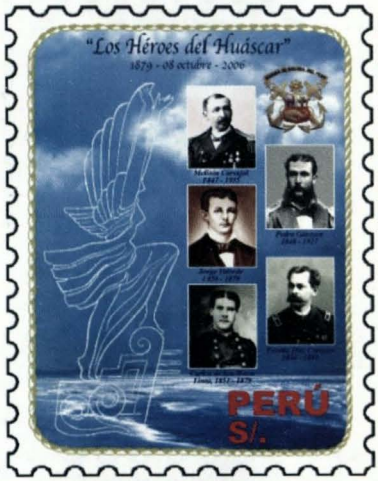


HOSPITAL DE MAREANTES DE LIMA



VIAJE DE ISABEL BARRETO A LAS ISLAS SALOMÓN

SELLOS POSTALES 2006



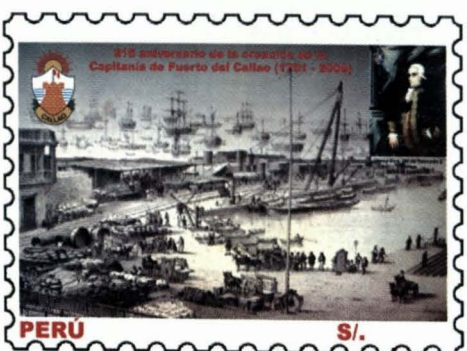
LOS HÉROES DEL "HUÁSCAR"



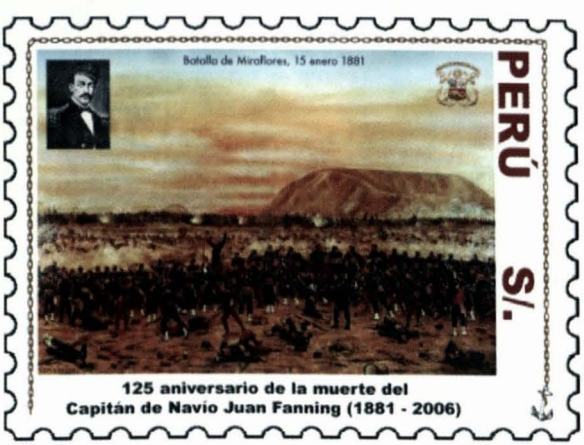
MATRICULA DE LA GENTE DEL MAR



ESCUELA NAVAL



CAPITANÍA DEL PUERTO DEL CALLAO



BATALLA DE MIRAFLORES

VIAJES MERCANTES DE GRAU

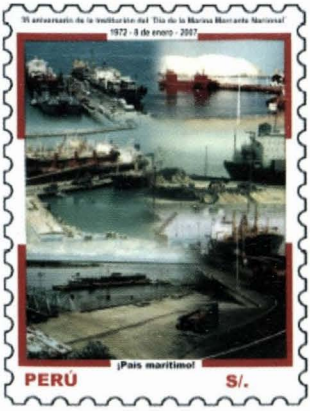
RUTAS MARITIMAS



PUERTOS DE ARRIBO



SELLOS POSTALES 2007



DÍA DE LA MARINA MERCANTE



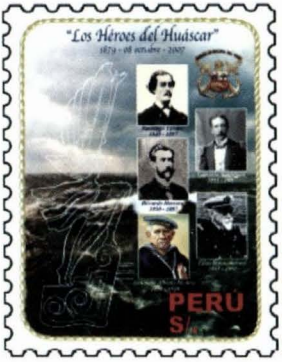
CAPTURA "SACRAMENTO"



PRIMERA ACADEMIA NÁUTICA



MELITON CARBAJAL



LOS HEROES DEL HUÁSCAR



LOS CUATRO ASES DE LA MARINA

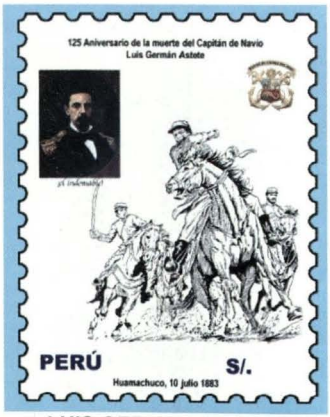
SELLOS POSTALES 2008



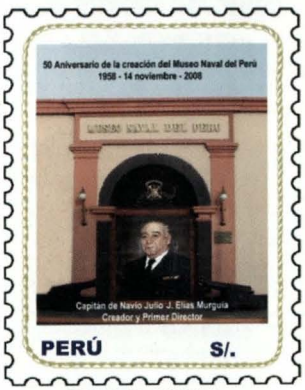
B.A.P. "PUNO"



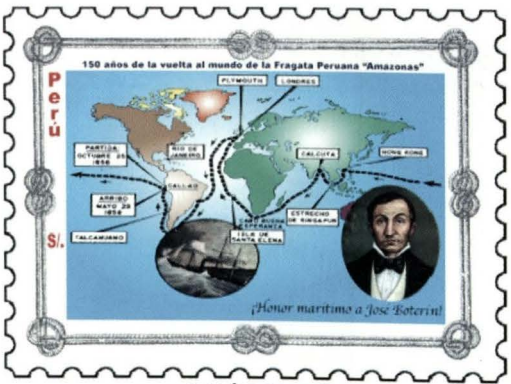
AURELIO GARCIA Y GARCIA



LUIS GERMAN ASTETE



MUSEO NAVAL



JOSÉ BOTERÍN



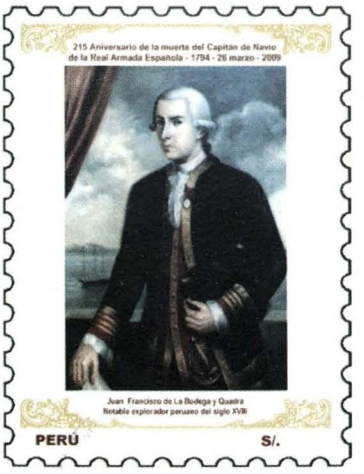
IGNACIO MARÍATEGUI



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICOS - MARÍTIMOS

SELLOS POSTALES 2009

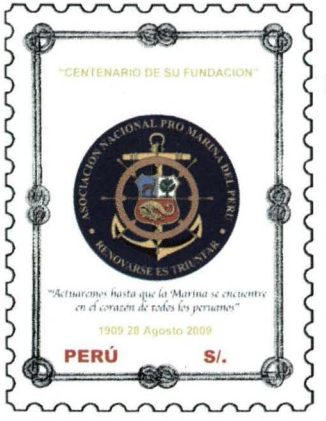
BODEGA Y QUARDRA



JUAN NOEL



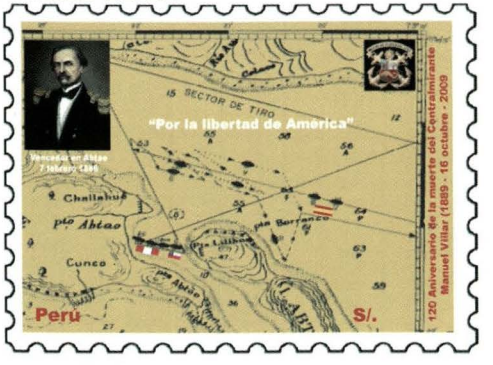
PRO MARINA



MANUEL CLAVERO



MANUEL VILLAR



MONUMETOS AL ALMIRANTE GRAU



SELLOS POSTALES 2010



CARLOS BONDY



EDUARDO CARRASCO



MANUEL VILLAVISENCIO



INCA TUPAC YUPANQUI

ESCUELA MERCANTE



SIMA



TRAFALGAR: "La victoria nunca se apoyará en la suerte"

Teniente Segundo ADM
Erick Arce Monge

"Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber", era la frase que los 26 buques de la Real Marina Inglesa descifraron de las señales de banderas que se enarbolaban en lo alto del palo mayor del *Victory,* navío de 100 cañones comandando por el almirante Horacio Nelson, justo antes comenzar la brega contra la fuerza aliada franco-española en el cabo Trafalgar el 21 de octubre de 1805.

Tal vez, la historia nos detalle los antecedentes, relate cómo transcurrieron los hechos y muestre qué resultados se obtuvieron luego de una de las últimas más grandes batallas navales. Pero cuán importante es conocer y poder darse cuenta de lo que involucra encontrarse en el fragor de la batalla donde todo se torna tan simple como el hecho de pelear para conservar la vida, de cómo el ejemplo del valor bajo fuego "arrastra", contagia y se multiplica entre los hombres que, inspirados por sus líderes, buscan la gloria que significa alcanzar la victoria arriesgando la vida, cumpliendo con su deber, dejando atrás o mejor aún llevando consigo la imagen de esposas e hijos que con lágrimas humedecieron su uniforme, ese uniforme que viste en batalla y que en el caso de muchos se llenará de sangre, abandonando este mundo sin poder adivinar siquiera el destino de su familia, sin saber si recibirían poco o más que las condolencias de quienes enviaron a sus hombres para defender sus intereses.

Es comprensible por qué el almirante Nelson usó esa frase para arengar a su flota; porque más allá de apelar al patriotismo, Nelson sabía lo que Inglaterra, por añadidura, esperaba de sus combatientes, luego de lo que ella había hecho por ellos, mejor dicho en qué los había convertido, Inglaterra se preocupó de que sus oficiales sean profesionales altamente entrenados ya que ninguno de ellos podía comandar embarcaciones de más de 20 cañones sin haber pasado 10 años en la mar. Asimismo los ascensos hasta el grado de capitán solo eran logrados por meritos distinguidos y a partir de ahí se sigue subiendo por rigurosa antigüedad, sus tripulaciones

eran pagadas justa y puntualmente, es decir los convirtió en hombres de acero.

Por el contrario, la flota española se encontraba compuesta por oficiales expertos pero desmotivados por los pagos no cumplidos y además en muchos casos lograban los ascensos por obra y gracia de algún "Don", con tripulaciones explotadas y esclavizadas, sin preparación, obligados a servir sin otro horizonte que la muerte, sin la posibilidad de salir de su miseria, pero no por ello, al ser arrancada su vida por el mosquete, el cañón o la espada, dejen este mundo sin merecer la distinción que solo se otorga aquellos que lucharon aún sabiendo que la probabilidad de vencer casi no existía. A esto se suma la decadencia que venían sufriendo sus navíos, por la corrupción de sus gobernantes que no tomaron en cuenta siquiera el informe premonitorio que hiciera el general de la Armada, Antonio de Escaño sobre la escuadra del Mediterráneo: ***"Esta escuadra hará vestir de luto a la Nación en caso de un combate, labrando la afrenta del que tenga la desventura de mandarla".***

¿Pero qué representaba Horacio Nelson para todo aquel hombre que luchaba bajo sus ordenes? Pues era un gran estratega, durante su juventud ocupó varios cargos en la Armada, pero es en 1793, luchando contra Francia, cuando se distingue por su valentía. A partir de entonces inicia una carrera repleta de éxitos. El bloqueo de los contingentes de Napoleón en el Mediterráneo fue una de sus intervenciones más aplaudidas. En 1801 logró vencer a los daneses y en aquella fecha es nombrado vice almirante, estaba convencido de que servía a una causa justa, luchaba hasta el final y su consigna era que las acciones más audaces son las mejores. Cuando en la batalla de Copenhague de 1801 recibió la orden de retirada, se puso el catalejo en el ojo que le fue segado a causa de un disparo en la cara y declaró no ver algún peligro y prosiguió el ataque. Acciones como ésta hicieron que todo aquel que escuchara hablar sobre él, detuviera lo que estuviera haciendo para enterarse de sus hazañas y querer hacerse a la mar a fin de tener la dicha de servir a su mando y cumplir sus órdenes, aun los más grandes retos que se presenten; ya que seguían a aquel hombre que ni siquiera "el Tigre" (nombre que se le dio a un tipo especial de cañones) que le hiciera perder un brazo, consiguió hacerle perder la voluntad de seguir conduciendo batallas.

3,243 muertos y 2,538 heridos fueron las bajas que sufrió la flota Franco-Española contra 499 muertos y 1,241 heridos de la Inglesa, el total de más de 7,500 valerosos guerreros afectados, nos hace dar una idea de lo encarnizada que resultó la batalla que duró menos de un día, en la que la táctica usada generalmente era abarloarse al buque enemigo, alinear los cañones y dispararse entre si hasta que uno de ellos no tuviera mas remedio que arriar su bandera, fuera hundido o tomado por el enemigo, todo mientras los infantes de Marina desde las cofas disparaban sus mosquetes, arrojaban granadas y frascos de pólvora con la premura de matar o morir, mientras lo único que volaba por

ahí no eran gaviotas sino balas y astillas.

La extremada diferencia entre las bajas de uno y otro bando, no hacen más que confirmar lo obvio, cómo podría ser menor si la escuadra aliada había completado las tripulaciones de los navíos con soldados y artilleros de tierra, con pastores, mendigos, campesinos y presidiarios llevados a la fuerza a una batalla tan ajena a su comprensión como lo era su experiencia marinera. Quizás lo mas difícil de entender es como aun en esa situación, en la que darle solo una oportunidad al enemigo significaría perder la vida, se hayan presentado casos en los que la batalla no pierda su humanidad y en la que el hombre no pierda su honor, como lo se expresara en la Carta de Gibraltar al comandante del buque español *San Roque*: ***"Cuando yo esperaba encontrar a estas gentes (los ingleses) llenas de orgullo e insoportables por su victoria, las he visto más bien al contrario, rindiendo mayores agasajos a nuestros oficiales prisioneros y hablando de ellos con el mayor entusiasmo"*** y que la población nunca será ajena a las inclemencias de la batalla, esa población que muestra decencia y compasión, como podemos notarlo en el informe del teniente de navío Louis Quelennec comandante del navío *Incertain* al Comandante de la escuadra combinada ***"unos pescadores de Rota me confirmaron que a resultas del temporal se ha ahogado muchísima gente y que los lugareños están socorriendo por igual a náufragos españoles, franceses o ingleses"***, cuando imagino aquella escena en la que una mujer atiende a un marinero inglés herido y a punto de ahogarse; quien quizás haya sido el responsable de que el cuerpo sin vida de su marido, sea arrastrado por el oleaje de aquella triste tarde.

¿Qué nos enseñó la batalla de Trafalgar? Algo tan lógico que resulta increíble que hasta ahora, luego de 200 años, no sea comprendida por quienes tienen que tomar las decisiones importantes, que la victoria no se logra solo con el ímpetu y la esperanza, menos aún con la improvisación, el desorden, la avaricia, la corrupción y el egoísmo, sino que se sostiene sobre verdaderos líderes del profesionalismo y la preparación, de decisiones y acciones adecuadas y del apoyo de los gobernantes y de toda la nación. Trafalgar así como toda contienda, hace surgir héroes de hombres comunes, porque la valentía solo se puede mostrar en momentos cuando todo parece perdido, porque los líderes no son quienes dan órdenes en mar calma, sino aquellos que se ponen a la cabeza de sus subordinados y muestran de qué están hechos mientras el estruendo de los cañones zumban por sus oídos, aquellos hombres que supieron labrar su propio destino. Pero no podemos perder de vista que gran parte de ello fue gracias a que las decisiones (correctas) de sus naciones les dieron la oportunidad de lograrlo, Trafalgar nos enseña que ***"la victoria nunca se apoyará en la suerte"***.

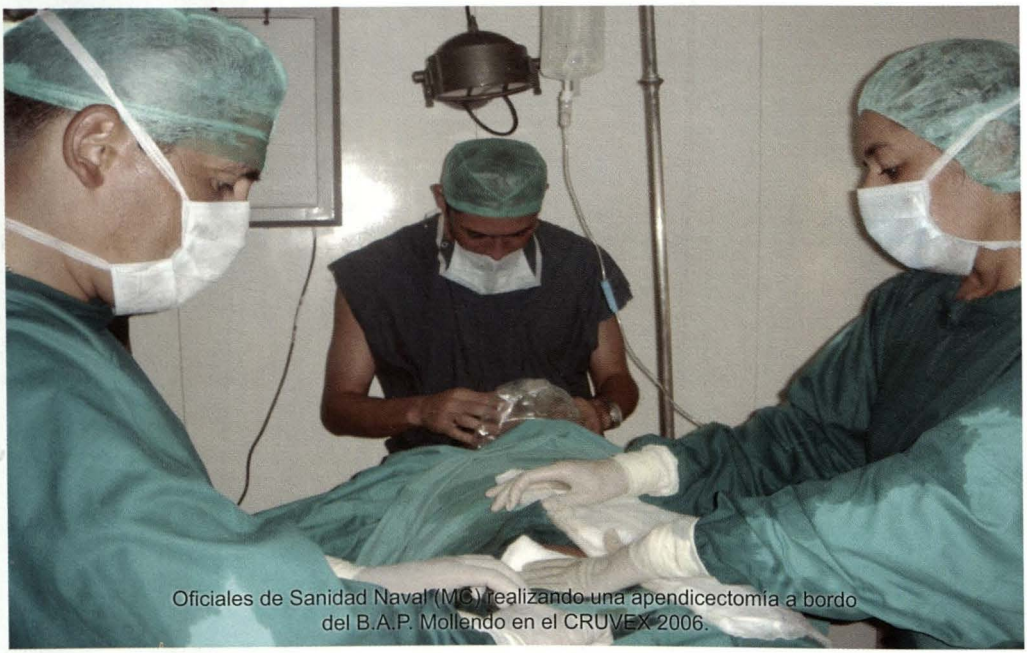
Bibliografía

-Perez-Reverte, Arturo. Cabo Trafalgar. Ed. Alfaguara.

En la Historia

El Cuerpo de Sanidad Naval

Capitán de Navío SN (MC)
Félix Arnulfo Bustos Laimito



Oficiales de Sanidad Naval (MC) realizando una apendicectomía a bordo del B.A.P. Mollendo en el CRUVEX 2006.

En la Marina de Guerra del Perú, el Cuerpo de Sanidad Naval (CSN) es el organismo que cumple un conjunto de servicios ordenados para preservar la salud de los integrantes de la Marina, de sus familiares y de la población del entorno que circunda sus actividades.

Para tal efecto, el CSN está integrado por médicos, farmacéuticos, odontólogos, enfermeros y personal especializado (paramédico) que prestan servicios en la costa y fronteras fluviales y lacustres, a bordo de sus unidades y presentes en sus dependencias.

El accionar del CSN se ha extendido como consecuencia del terrorismo y el narcotráfico a las zonas cocaleras y de emergencia del país, donde su presencia es una garantía de servicio social eficaz. Igualmente está presente en la Antártida, preservando la salud de los marinos, científicos e investigadores en esta remota parte del planeta.

I. ANTECEDENTES

En 1573 los marineros y gente de mar accedían a servicios de sanidad (asistencia y curación) en el Hospital del Espíritu Santo, nosocomio fundado en Lima durante ese año por Miguel de Acosta y que se sostenía con rentas de los barcos que arribaban al Callao.

Los aspectos de sanidad en los puertos fueron normados por las Ordenanzas de 1793, que en artículo 9. ° del tratado 5. °, título 7. ° preceptuaba que el capitán de puerto estaba subordinados al presidente de Sanidad en lo concerniente a la separación de buques en cuarentena a su custodia y otros temas en cumplimiento de las disposiciones de la Junta de Sanidad.

En los extractos de legislación naval del siglo XIX [El peruano, 21, 08,1847, tomo XVIII, n. ° 15] se dice sobre el capitán de puerto: << El capitán de puerto es reconocido como miembro nato de la Junta de Sanidad >> [I. Ordenanzas Generales de la Armada Naval; España, 1793, tomo I, tratado V, título VII, art. del 57 al 70].

"Se considerará así mismo un médico cirujano que acompañe al capitán de puerto en las visitas de sanidad; este empleado no disfrutará de otro bien que del derecho que se cobre a los buques por reglamento" [II. Reglamento de la Marina Militar según Decreto Supremo del 6 de julio de 1847; sección primera, art. 130].

Cabe señalar que nuestra Armada Nacional cuenta con médicos en la Escuadra desde el año 1821; por esa fecha se incorporaron a la Escuadra los doctores Hanas, Francisco Zeudagorta, Mariano Aguilera y Cecilio Robles (los tres últimos cirujanos). La Junta Superior de Sanidad del puerto del Callao la presidía el comandante general de Marina.

La labor del Cuerpo de Sanidad Nacional se hace sentir desde su creación. Los médicos que la integran atienden casos graves de enfermedades contagiosas, como la epidemia de viruela que se presentó en el Callao en 1872 e hizo estragos en la población infantil. En ese entonces, el médico titular del puerto del Callao era el Dr. Santiago Távara, quien ordena la vacunación de todos los niños de las escuelas del puerto, utilizando la fuerza si fuese necesario. Este mismo profesional ya había intervenido en un caso ocurrido en el vapor Limeña, en enero de 1870, cuando tuvo que hacer el diagnóstico de la muerte de un desconocido y tomar las medidas preventivas que el caso requería en resguardo de la salud pública.

Esta labor tesonera de los médicos que laboran a bordo de las unidades de la Escuadra no pasa inadvertida para el Comandante General de la Marina, Don Miguel Grau Seminario, quien en la memoria que presenta al gobierno en 1878 manifiesta:

"La mayor parte de los cirujanos que tienen los buques de la Escuadra son médicos contratados por un tiempo corto y limitado y sería de destacarse que tan importante cuerpo se reconstituya con las mismas preeminencias de que ha gozado antes en conformidad con las prescripciones de las Ordenanzas. La presencia a bordo de los cirujanos es una de las necesidades de primer orden, pues aparte de sus deberes facultativos contribuyen, más



El autor del artículo en la enfermería de la Base Brasileña "Comandante Ferraz", con el médico de la misma, Antártida 1988.

de lo que parece a primera vista, en la conservación y moralidad de la marinería.

Los pocos cirujanos de la Armada que existen hoy y los contratados prestan sus servicios satisfactoriamente".

II. SANIDAD MILITAR

Las publicaciones existentes sobre el Servicio de Sanidad Militar en la época en que se inició la guerra con Chile, coinciden en demostrar que *no había una organización adecuada.*

Desde sus orígenes; en 1821; hubo en el escalafón del personal médico tres rangos claramente establecidos: cirujano mayor, cirujano de 1.ª clase y cirujano de 2.ª clase. Si bien es cierto que había el cargo de Director General de los hospitales militares, en la práctica los cirujanos se sujetaban a las indicaciones de cada cuerpo del Ejército.Un primer intento de legislación de la sanidad militar se realizó durante el segundo gobierno del mariscal Ramón Castilla.

En 1856; el Dr. José Casimiro Ulloa recomendó la organización de la Sanidad militar, pero no tuvo el eco deseado; en 1865, el Dr. Julio Sandoval, a través del Ministerio de Guerra y Marina, presentó el proyecto de reglamentación de la Sanidad militar, el cual tampoco prosperó. En 1876, el mismo Dr. Sandoval insistió en la necesidad de organizar el servicio sanitario del Ejército en campaña con médicos militares que ocuparan los grados que el Ejército reconocía. Igualmente recomen-

dó la creación de un cuerpo de farmacéuticos militares por las ventajas que reportaría al Ejército.

Cuando estalló la guerra con Chile, la situación de la Sanidad Militar era desastrosa, no se contaba ni con una ambulancia adecuadamente equipada. Las carencias eran evidentes: no había zapatos para los enfermeros de las ambulancias; materiales para implementar los botiquines ni equipos para las ambulancias, lo que demuestra el poco interés que se otorgaba a la Sanidad militar en ese entonces.

En cuanto a infraestructura; el hospital de San Bartolomé, identificado como hospital de la raza negra hacia fines del virreinato, fue convertido en hospital militar en 1832. Sin embargo, los diferentes gobiernos de turno no determinaron que pasara a depender del Ministerio de Guerra; hasta que en 1880 el gobierno de Nicolás de Piérola decidió que pasará a depender del Ministerio de Guerra y Marina. Para su época; resultó ser un hospital realmente grande, con 300 camas; no obstante, durante la guerra con Chile se abarrotó de heridos militares.

III. SANIDAD NAVAL

El 7 de mayo de 1948, mediante Decreto Supremo N. º 26 se crea el Servicio de Sanidad de la Marina. Ya anteriormente, en 1939, se consideraba al Cuerpo de Oficiales de Sanidad en el Manual de Servicios del Personal de Marina.

Ocho años después de su fundación, en 1956, se crea la Dirección de Sanidad Naval mediante Decreto Supremo N. º 10. Su primer director fue el médico cirujano, contralmirante Humberto Tori.

Cabe señalar que el 5 de agosto de 1919; durante el gobierno de Leguía, la Marina adquiere su autonomía dejando de depender del Ejército.

La idea del proyecto de Organización de la Sanidad Naval surge debido al aumento del número de naves y de hombres a bordo; y fue presentado para su aprobación por el Congreso, por el Oficial Mayor de la Cámara de Diputados al coronel director de Guerra.

La mayoría de los médicos que sirvieron en la Marina de Guerra durante la guerra del Pacífico eran contratados, no asimilados. Se sabe que así como el cirujano mayor Santiago Távara trabajó a bordo del *Huáscar*, con él estuvieron el Dr. Felipe Rotalde y el entonces practicante de medicina José Ignacio Canales. Así, en toda la escuadra de ese entonces encontramos cirujanos de diferente nivel o jerarquía.

Pero no solo los médicos cirujanos prestaron servicios en la Marina, sino también los farmacéuticos, como el caso de José Flores, Samuel García y Manuel Sebastián Ugarte entre otros. Médicos y farmacéuticos trabajaron tesoneramente y siempre en condiciones muy difíciles.

En el escalafón de la Marina de Guerra del año 1916, se encuentra por primera vez como miembro de la Sanidad Naval al médico Wenceslao Salazar.

Respecto a las insignias del personal naval, en el libro N. º 172 de la Comandancia General de la Marina de los años 1878 – 1879; con fecha 5 de mayo de 1879; se refiere que las insignias correspondientes a los cirujanos, era sobre la bocamanga de color carmesí, excepto para los contratados.

IV. DESARROLLO DEL HOSPITAL NAVAL

En 1916 no existía un hospital naval; solo se contaba con enfermerías que funcionaban en las bases navales y unidades marítimas atendidas por un pequeño grupo de médicos y un jefe de sanidad.

Años más tarde, en 1950, la clínica psiquiátrica Villa Margarita es acondicionada como hospital naval para atender al presidente constitucional Augusto B. Leguía, cuya salud se había deteriorado luego de su derrocamiento por el comandante Luís M. Sánchez Cerro y reclusión en el panóptico de Lima.

Los responsables de la Sanidad Naval eran el capitán de fragata SN César Valdez, el teniente primero SN Luis Delgado y el alférez de fragata SN Ascensión Venero.

El presidente Leguía fue intervenido quirúrgicamente por los miembros de la Sanidad Naval y otros destacados colegas de la época.

El primer hospital naval se construyó en Bellavista en 1937. Su estructura arquitectónica era similar a la de los hospitales civiles. Las especialidades que brindaba eran cubiertas con médicos civiles prestigiosos.

El 12 de marzo de 1952, el gobierno del general Manuel A. Odría, mediante Resolución Suprema N. º 153, aprueba el proyecto de contrato para edificar el nuevo hospital naval en los terrenos de la Marina de Guerra ubicados en la avenida Venezuela, el mismo que fue construido con la supervisión y el apoyo de la Marina de Estados Unidos de Norteamérica y entró en funciones el 4 de julio d 1956.

Han transcurrido 50 años de la puesta en funcionamiento del nuevo hospital naval, y ya se observan los deterioros normales que el tiempo ocasiona. Se requieren cambios en conexiones eléctricas, instalaciones de agua y desagüe, así como también una programación de reposición de equipamiento que por los años resultan obsoletos, así como la adquisición de equipos de última tecnología para mantenerlo a la vanguardia dentro del ámbito nacional respecto a otras instituciones de salud.

V. LOGROS DE LOS MIEMBROS DE LA SANIDAD NAVAL

El nuevo hospital naval, inaugurado el 4 de julio de 1956, fue denominado *Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara*, en honor y reconocimiento a este excelente profesional de la salud que supo desempeñarse en los momentos más difíciles de nuestra historia con un heroísmo propio de aquellos hombres que pasan a la historia por su valentía y pundonor, demostrado en los diferentes combates en que participó a lo largo de sus 57 años de existencia.

Nuestra Sanidad Naval puede exhibir con orgullo la relación de aquellos profesionales de salud que supieron destacar por sus hechos, como el practicante Manuel Ugarte y Moscoso; que falleció el 24 de mayo de 1880, el médico Felipe Rotadle Oliva, el bachiller de medicina José Ignacio Canales, entre otros.

Muchos nombres prestigiosos de la Sanidad Naval han quedado registrados

en las diferentes dependencias y unidades de nuestra Armada Peruana a lo largo den todos estos años.

Sin querer ofender por omisión; quisiera recordar a dos destacados médicos navales que dejaron en mi formación profesional una huella importante, me estoy refiriendo al contralmirante SN MC José Lozano Pardo, quien se desempeñaba como Director de Sanidad Naval el año 1972 y al entonces capitán de corbeta SN MC Raúl Romero Torres, jefe del Servicio de Cirugía General.

El. 1.º de mayo de 1972, gracias al convenio existente entre la Marina de Guerra del Perú y la Universidad Peruana Cayetano Heredia, tuve la oportunidad de conocer el nuevo hospital naval; pero por dentro, ya que hasta esa fecha tan solo me limitaba a verlo de cerca al pasar por la avenida Venezuela en mi recorrido de Lima a Callao, cuando visitaba a mis familiares que vivían en puerto.

Al contralmirante José Lozano Pardo lo conocí el día que nos presentamos como los nuevos internos de medicina; siete estudiantes veníamos de la Universidad Peruana Cayetano Heredia y dos eran de la Universidad Nacional San Agustín de Arequipa. Ese año, el contralmirante José Lozano Pardo obtuvo el grado de Doctor de Medicina, precisamente por la Universidad Peruana Cayetano Heredia; con la tesis Proyecto de organización y funcionamiento del Centro de Tumores de las FF.AA. con referencia especial a la Unidad de Investigación en el área de la quimioterapia. Dicha tesis se encuentra hasta la fecha en los anaqueles de biblioteca del Hospital Naval, como mudo testimonio de una visión futurista que no fue entendida en su real extensión en ese momento, pero que espero que después de leer estas líneas podamos todos hacer un esfuerzo para llevar a cabo ese proyecto que realizara este hombre de ciencia.

El 11 de agosto de 1969, el equipo de médicos comandado por el entonces capitán de corbeta SN MC Raúl Romero Torres, logran la fama y el reconocimiento mundial al realizar con éxito el primer transplante de riñón en un ser humano en nuestro país. Cuando me correspondió rotar por el Servicio de Cirugía General del Centro Médico Naval CMST como interno el año 1972, me sentía en la gloria; estaba al lado de prominentes figuras de la cirugía mundial y ellos eran mis profesores.

VI. LA SANIDAD NAVAL EN LOS TIEMPOS ACTUALES

Los miembros de la Sanidad Naval, militares y civiles, tienen la necesidad de especializarse para brindar una mejor atención a los usuarios del Sistema de Salud de la Marina; al mismo tiempo, la práctica privada obliga a ser competitivos y nadie puede quedarse atrás.

Sin embargo, los oficiales de Sanidad Naval tenemos también que cumplir con la parte castrense; así, llevamos en la Escuela Superior el Curso Básico de Estado Mayor (BAEM) y el Curso de Comando y Estado Mayor (COEM) que en los últimos 10 años ha sido reemplazado por el Curso Especial de Estado Mayor (CEEM). Muy pocos hemos culminado con el Curso Especial de Desarrollo y Defensa Nacional (CEDDN) en el Centro de Altos Estudios

Nacionales. Al finalizar estos cursos nos entregan una insignia que con orgullo lucimos en nuestros uniformes.

Los oficiales de comando y especialistas cuando realizan su calificación de uno o dos años, reciben al término de la misma una insignia que los identifica como Especialistas en esa calificación. Sin embargo, los oficiales de Sanidad Naval, no podemos lucir en el pecho una insignia que permita saber a qué Calificación o Especialidad pertenecemos.

Los médicos fuimos el segundo cuerpo en crearse en la Marina de Guerra del Perú, sin embargo hoy en día en el orden de precedencia entre los oficiales de servicios estamos en el tercer lugar, precedidos por los administradores e ingenieros y seguidos por los odontólogos y el cuerpo jurídico.

Los farmacéuticos que lucharon al lado de los bravos marinos defendiendo a la patria ante la invasión del enemigo, no son considerados en la precedencia entre los oficiales de servicio.

Cuando ingresé al Servicio Naval como interno de Medicina Humana el año 1972, los oficiales de Sanidad Naval (MC), (O) y (F) eran más del 90% del total de dichos profesionales de la salud. Hoy en día la figura se ha trastrocado; así tenemos la siguiente situación en la Sanidad Naval el año 2006:

Profesión	Oficiales	Civiles	Total
Médico Cirujano	132	178	310
Odontólogo	66	31	97
Farmacéutico	3	15	18
Total	201	224	425

Como observamos, la presencia de los profesionales antes señalados es mayoritariamente de civiles, lo cual a los mayores que ya estamos terminando nuestra carrera en la Sanidad Naval nos preocupa; no porque los civiles no sean buenos profesionales, sino porque por la modalidad de trabajo y las leyes ellos no están a tiempo completo al servicio de la Institución y no pueden ser desplazados al lugar en que se les necesite ante una emergencia, como sí es en el caso de los oficiales de Sanidad Naval.

Los tiempos actuales exigen cada día un mayor perfeccionamiento; la competitividad es la regla y no la excepción. Para lograr ser competitivos debemos capacitarnos continuamente; los conocimientos que se adquieren después de cinco años ya resultan obsoletos y se necesita una actualización. Nuestra Sanidad requiere contar con especialistas en todos los campos de la ciencia de la salud.

Es necesario que se brinde apoyo a los jóvenes miembros de la Sanidad Naval para que estos no se ahuyenten y continúen laborando con la camiseta naval como lo hicieran nuestros maestros que ya partieron en el viaje sin retorno.

VII. ESCENARIOS DONDE ESTÁ PRESENTE LA SANIDAD NAVAL

A través del presente artículo hemos observado que desde los inicios de la vida republicana, la Marina de Guerra ha contado siempre con *la presencia del médico cirujano* a bordo de sus unidades y dependencias.

Inicialmente el trabajo del personal de salud se limitaba a los hospitales y enfermerías, pero con el crecimiento del país y la aparición de problemas como el te-

rrorismo y el narcotráfico los escenarios cambiaron.

Con el transcurrir del tiempo los escenarios donde desarrollar sus actividades ha llevado a los médicos, farmacéuticos, odontólogos y enfermeros navales a lugares tan insospechados como la zona de emergencia en Ayacucho o Pucallpa, la Antártida, los cruceros al extranjero o en el litoral peruano, las acciones cívicas en ríos, lagos o puertos de la costa peruana.

Siempre que se requiera la presencia del personal de Sanidad Naval el comando de turno puede estar seguro de contar con personal calificado que le resolverá los problemas de salud y salubridad del personal a su mando, lo que les permitirá cumplir con la misión encomendada.

VIII. OBJETIVOS A CONSIDERAR

Espero que todas estas reflexiones aquí vertidas permitan a las autoridades considerar algunas posibilidades para el futuro de nuestra Sanidad Naval:

1ª. recuperar nuestra precedencia de acuerdo a la antigüedad de creación de los distintos Cuerpos (Sanidad, Administración, Ingenieros, Jurídico);

2ª. programar la renovación del personal profesional (médicos, farmacéuticos, odontólogos) y paramédico que cada año debe pasar a la situación de retiro, para evitar la falta de continuidad en las diferentes especialidades médicas, mediante convenios con hospitales de reconocido prestigio en el ámbito nacional, a los cuales acudirían nuestros profesionales y técnicos para cursos de perfeccionamiento continuo;

3ª. reconsiderar la distribución de los médicos especialistas en los hospitales y policlínicos de acuerdo a la clasificación de establecimientos de salud normado por el Ministerio de Salud, desde el año 2004, con la finalidad de utilizar de la mejor manera posible el potencial humano altamente especializado;

4ª. considerar la aplicación de la *línea de carrera* diseñada el año 2004, la cual considera a los médicos recién asimilados en las dependencias periféricas de las diversas zonas navales;

5ª. considerar la asignación de una insignia, que identifique la calificación del Oficial de Sanidad, de acuerdo a la especialidad médica principal lograda a través del Sistema de Residentado Médico (Cirugía, Medicina Interna, Ginecología – Obstetricia, Pediatría, Diagnóstico por Imágenes, Laboratorio Clínico);

6ª. aplicar la meritocracia en todos los niveles, premiando así a aquellos profesionales y técnicos de la salud que se esfuerzan por cumplir con todos los requisitos establecidos en la respectiva línea de carrera;

7ª. reconocer a aquellos profesionales y técnicos de la salud que aportan con su ingenio y creatividad al mejoramiento del sistema de salud y que no se limitan a hacer solo lo indispensable para avanzar en la carrera naval.



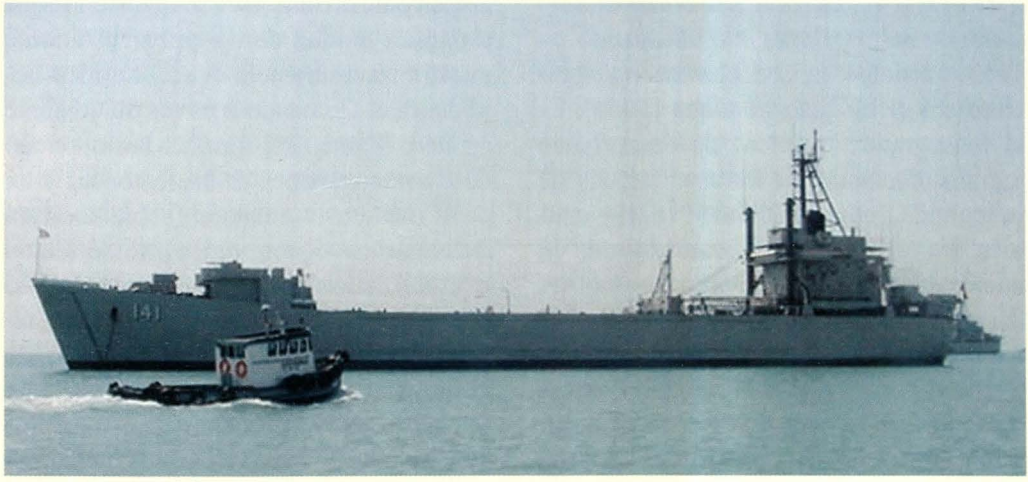
Miembros de la Unidad Quirúrgica Móvil (UQM) en "El Salto" 1998.

Bibliografía

- Memoria presentada por el Capitán de Navío, Comandante General de Marina Miguel Grau Seminario, al Supremo Gobierno el año 1878.
- Casaretto Alvarado, Fernando Contralmirante (r). *El médico de a bordo I,* 1991.
- Casaretto Alvarado, Fernando Contralmirante (r). *El médico de a bordo II,* 1992.
- Carvajal Pareja, Melitón Contralmirante (r). *Historia Marítima del Perú*, tomo IX, volumen 1, *La República* (1870 a 1876).
- Carvajal Pareja, Melitón Contralmirante (r). *Historia Marítima del Perú*, tomo IX, volumen 3, *La República* (1870 a 1876).
- *Historia Marítima del Perú,* tomo X, *La República* (1876 a 1880).
- Arias Schreiber Pezet, Jorge y Zanutelli Rosas, Manuel. *Médicos y farmacéuticos en la Guerra del Pacífico,* Colección Documental de la Historia del Perú (1879-1884). Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, .
- Herrera, Jenaro E. *La Universidad Mayor de San Marcos y la Guerra del Pacífico.* Colección Documental de la Historia del Perú (1879-1884). Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, .

Una polka para el "Paita"

Técnico Primero Tel.
René Ayerbe Gómez



Corría el año 1985, ostentaba el grado de OM3, cuando fui uno de los comisionados a llevar al B.A.P. *Almirante Grau* a su cuna, Holanda, para efectos de modernización. Por ese entonces se tenía conocimiento del pronto arribo de cuatro unidades de desembarco procedentes de los Estados Unidos de Norteamérica.

Eran las 09.00 horas aproximadamente del 1 de marzo, estábamos a la altura del puerto de Paita cuando desde mi puesto de guardia -el puente de comando de nuestro imponente Buque Insignia- divisé e hice contacto radial con la columna de unidades de desembarco que, en rumbo de vuelta encontrada, navegaban cual delfines saltarines sobre nuestro Mar de Grau hacia al Callao. Al cabo de unos minutos pasaban por la amura de babor y sus dotaciones en formación correcta y gallarda presentaban su saludo militar al Buque Insignia, que con toques de sirena les daba la bienvenida a nuestra patria y a nuestra Marina de guerra. Eran los denominados *DT-141, DT-142, DT-143* y *DT-144*.

En mis cortos años de marino y todavía aferrado a la dotación del *Almirante Grau*, no pasó por mi mente que al regreso de la comisión, por disposición del Alto Mando fuera designado a partir del 10 de abril a conformar parte de la dotación de una de esas unidades de desembarco, la DT-141, bautizada como B.A.P. *Paita*.

El pesar que sentí por el cambio de

unidad, de labor y de compañeros de trabajo fue mitigado por el recibimiento cordial de la dotación notando que el espíritu naval de hermandad y camaradería es único y notable en nuestra Institución, y nos permite adaptarnos profesional y psicológicamente a todo tipo de unidades y dependencias navales.

El DT-141, ex *USS Walworth County* y ahora B.A.P. *Paita*, fue construido en 1953. Participó en el desembarco del Líbano, en el bloqueo de Cuba [1962], en el más grande ejercicio de desembarco anfibio efectuado en Europa después de la segunda guerra mundial [1962], y también fue comisionado a brindar ayuda en nuestra patria a los damnificados del terremoto de 1970. Luego pasó a ser buque administrativo de los EE.UU. [1973].

Esta parte resumida de su historia me hizo sentir satisfecho de pertenecer a la División de Desembarco, ya que el B.A.P. *Paita* al igual que sus gemelos cumplieron sobresalientes labores militares, a partir de ahora se aunaba a la tradición marítima de nuestro *Almirante Grau*, para desarrollar quizás no las labores antes indicadas, pero sí para apoyar a nuestras fuerzas anfibias en su entrenamiento y acciones cívicas que el Alto Mando disponga.

Gracias al B.A.P. *Paita*, conocí todos los puertos del litoral, donde llegamos participando en cruceros de instrucción con los cadetes, en UNITAS, en eventos de desembarco durante operativos, acciones cívicas, maniobras con unidades extranjeras que se encontraban de visita en nuestro puerto; en fin, fueron 28 largos y prodigiosos meses que asentaron altamente mi profesión, mi espíritu naval, tomando cariño a través del trabajo diario y constante para mantener en alto el nivel de operatividad de esta unidad.

Durante el crucero de verano del año 86, siempre con la intención de hacer sobresalir al B.A.P. *Paita*, tuve la idea de someterme a los pinceles, y solicité autorización para crear el escudo que identifique a nuestra unidad de desembarco durante nuestra travesía hacia el sur. La idea llegó hasta el Comando a través del teniente primero Manuel del Águila Martín, oficial de Comunicaciones en ese entonces y un peón más en la dotación, sobre todo un excelente navegante quien (no sé si con la autorización del Comando) dispuso lo necesario gracias al jefe de Cubierta, teniente primero Germán Arce Pacheco, de gesto adusto, poca sonrisa pero excelente oficial (hasta la fecha) quien con mameluco y piqueta en mano siempre en cubierta marcaba la pauta para el mantenimiento de su unidad.

Fue la primera unidad en tener un puente alto donde se situaba la mesa de navegación, un repetidor de maniobras y comunicaciones para las prácticas de los cadetes durante el crucero. Y fue ahí donde también situé mi área de trabajo: triplay, pintura, brochas y la idea del buque realizando un desembarco. "¡Tienes tres días René, lo quiero listo para la llegada a Ilo!", me ordenó el oficial de comunicaciones. "¡Y, cómo vas, cuidado con malograr la cubierta con la pintura o me raspes el mamparo!", me dijo el oficial de cubierta. Entre la guardia, labores diarias y otros trabajos, pude terminar al menos UNO, el cual fue considerado entre los arreglos de

la cubierta de tanques para la fiesta del cadete. Para mí fue una gran satisfacción lo que había hecho, fui felicitado por los oficiales y la dotación, pero con la consigna de que ¡antes de llegar a Pisco deberán estar los dos escudos colocados en el lugar que corresponde! Comprendido (uno en cada banda del puente de comando, cosa que se cumplió, pero con algunos cambios de diseño que se dan siempre cuando las cosas están concluidas).

No presagiaba que iban a ser mis últimos meses a bordo de esta querida unidad. Pero fuimos designados para el crucero de verano del año 87 y durante la travesía el Comando dispuso el concurso donde participaron la dotación, los cadetes y la banda de músicos, para composición de un Himno alusivo al B.A.P. *Paita*, ¡el premio será de 250 intis para el primer puesto y las gracias al segundo! No tengo dotes de cantautor, pero el sentimiento y lealtad a este fierro me hizo concursar. Al cabo de una semana como plazo máximo, se presentaron seis candidatos, unos con letra y otros con letra y música; de antemano, los músicos se presentaron con cuatro participantes ¡con letra y música!, el suscrito solo con letra, pero bajo la manga tenía algo fuera del concurso: una polka, con el título de *Soy del Paita*.

Grande fue mi sorpresa cuando un viernes por la noche en la camareta de técnicos sentados ahí la junta calificadora dio como ganador la letra que presenté (lógicamente que hubo desacuerdos por parte de los músicos que habían enviado letra y música).Fue entonces que después de los agradecimientos y felicitaciones solicité la autorización para cantar la polka (letra y música del autor), de la cual creo que quedaron más satisfechos que del himno, pues como expresión criolla es más sentida en la soledad, en la lejanía del hogar o en el calor de una reunión de camaradería.

En agosto del mismo año, después de estar "deportados" durante un mes en Chimbote, arribamos al Callao y fue allá donde recibí mi nombramiento para conformar la comisión para traer a mi buque insignia, el moderno B.A.P. *Almirante Grau*. Emocionado por la noticia pero triste a la vez porque dejaba parte de mi vida como novato OM3, el recuerdo de mis experiencias, travesías, los puertos y sobre todo a la excelente dotación con la que conviví este corto tiempo. Pero contento por haber dejado mi profesionalismo, mi espíritu naval y sobre todo el recuerdo constante del escudo que lo representa, aunque el olvidado himno y la polka que en esos años emocionaba no lo canten sus actuales integrantes. Cercano a los 20 años de dejar la cubierta del B.A.P. *Paita*, entre los papeles que guardo cual bibliotecario encontré en una vieja agenda naval, algo que me tocó el corazón, la polka a ese buque que con 56 años en la actualidad todavía persiste en tocar puertos, llevando en alto nuestra enseña nacional a través del Mar de Grau, y creo que todavía mantendrá por muchos años el Jack izado en la proa y sus escudos en cada banda.



Soy del Paita

La Marina ha querido brindarte
El deseo de tener en tus cubiertas
Tripulantes peruanos siempre alertas
Y la roja y blanca como estandarte.

B.A.P. Paita *te bautizamos*
Nuevo integrante de nuestra Armada
Llevas el nombre de un bello Puerto
Cuna de Grau, su tierra amada.

Con mucho orgullo te llevamos
Siempre listos, a mar abierto.
De sur a norte y en cada puerto
B.A.P. Paita *contigo estamos.*

Si te vieran por los mares navegar
Maniobrando y varando sin cesar.
Buque anfibio, buque escuela, buque listo
Ayer y hoy siempre preparados.

B.A.P. Paita *te bautizamos...(bis).*

Unidad de Desembarco
Que de muy lejos tu llegaste
Muchas millas navegaste
Muchos años demostraste
Que eras fiel, y sin embargo
No te muestras tan cansado
Al contrario, has pasado
Muchas pruebas siempre Avante.

Si te vieran...(bis).

Actualidad Naval Mundial

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

Marina alemana construirá dos submarinos *tipo 212A* adicionales

La Marina alemana construirá dos submarinos *tipo 212A* adicionales a los cuatro submarinos que se encuentran en servicio.

Bajo un contrato firmado el 22 de setiembre, se espera que los nuevos submarinos entren en servicio en el 2012 y 2013.

Este tipo de submarino convencional mantiene el récord de permanencia en inmersión sin necesidad de recargar baterías gracias a su sistema AIP, pudiendo desarrollar múltiples roles contra otras unidades submarinas, unidades de superficie, colección de firmas acústicas y vigilancia.

AUSTRALIA

Se programa modernización de submarinos

El gobierno australiano ha aprobado la siguiente etapa de modernización de sus seis unidades clase *Collins* a un costo de USD $114 millones de dólares.

El anuncio, efectuado el 26 de octubre, incluye el rediseño del centro de comunicaciones, modificaciones de los equipos de guerra electrónica y modernización de los periscopios.

CHILE

ASMAR efectuará mantenimiento y soporte de fragatas

Los astilleros chilenos ASMAR han firmado un memorándo de entendimiento con la empresa THALES, para el soporte y mantenimiento del equipamiento de las cuatro fragatas recientemente adquiridas en los Países Bajos.

El contrato, firmado el 23 de octubre, tiene como intención establecer un futuro acuerdo entre ASMAR y THALES (Inglaterra y Francia) previsto para firmarse en la Exponaval de Chile en diciembre del presente año.

Armada de Chile incorpora primera fragata *Tipo 23* en el Reino Unido

En ceremonia llevada a cabo el 22 de noviembre en Portsmouth, Inglaterra, la Armada de Chile recibió a la ex HMS *Norfolk*, primera de tres fragatas adquiridas en ese país, la misma que ha sido rebautizada *Almirante Cochrane* (FF-05). Las otras dos naves a ser transferidas a la armada chilena, serán la HMS *Grafton* a ser rebautizada *Almirante Lynch*, cuya entrega está prevista para abril del 2007 y la HMS *Marlborough*. que con el nombre del *Almirante Condell*, deberá ser incorporada en enero del 2008.

La adquisición de estas tres fragatas, a un costo total de 350 millones de dólares, se halla enmarcada dentro del denominado "Proyecto Puente II", iniciado con una carta de intención firmada entre los gobiernos de Chile y el Reino Unido en diciembre del 2004, modificado posteriormente por un addendum en junio del 2005. El Contrato final por la compra de las tres fragatas fue firmado en setiembre del 2005, y dentro del mismo se consideró también el costo de reactivación y mantenimiento, el mismo que ha sido



Fragata chilena *Almirante Cochrane* (ex HMS *Norfolk*).

encargado a la empresa BAE Systems. Por su parte, también se ha suscrito un contrato de apoyo técnico y logístico, con la firma Rolls-Royce en diciembre del 2004, el mismo que tiene como propósito el suministro de repuestos y el mantenimiento de las turbinas de las tres fragatas por los próximos 20 años.

Las fragatas del *Tipo 23*, poseen una eslora de 133 metros , y desplazan 4.200 toneladas. Su planta propulsora es del tipo CODLAG, conformada por 2 turbinas a gas Rolls Royce Spey *SM1A*, cuatro motores diesel Paxman *12CM* y dos motores eléctricos GEC, que les permiten efectuar navegaciones con un baja firma acústica, apropiada para tareas antisubmarinas.

Estas naves se hallan dotadas de un cañón de 114mm automático, un sistema de lanzamiento vertical para 30 misiles de defensa antiaérea *Seawolf* GWS 26 Mod 1, dos tubos lanzatorpedos antisubmarinos fijos de 324mm y dos montajes de 30mm. Cabe señalar que si bien es cierto que el sistema de armas de las tres unidades se halla configurado para portar misiles antibuque *Harpoon*, éstos no han sido incluidos en el contrato de venta, así como tampoco el sistema MAGE *UAT* ni el sonar remolcado *2031Z*.

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

Nuevo diseño de buque costero

La empresa Lockheed Martín ha presentado en la Euronaval 2006 una versión de exportación del nuevo buque costero de combate (*Litoral Combat Ship*, LCS). El modelo está basado en un solo casco de 115.5 mts. de eslora, con capacidades multimisión incluyendo el radar de fase multifunción *SPY-1F*, sistema de lanzamiento vertical de misiles y un montaje de 76 mm.



Lockheed Martin

Imagen del buque *Litoral Combat Ship* (LCS).

FRANCIA

DCN diseña nuevo submarino

Los astilleros navales franceses han diseñado un nuevo concepto de submarino de bajo costo y menor tamaño, para aquellas Marinas que quieran recapitalizar su fuerza de submarinos o aquellas que piensan adquirir esta capacidad .

El submarino del proyecto denominado *SMX-23*, tendrá una eslora de 48.8 m y un desplazamiento de 855 toneladas en superficie. Con una velocidad de tránsito de 8 nudos, podrá navegar 3000 millas a 4 nudos, sumergido durante 60 horas.

Su dotación será de 19 tripulantes con una autonomía por misión de 15 días. Podrá portar 6 torpedos o misiles antibuque en sus 6 tubos y tendrá capacidad para misiones de operaciones especiales, colección de inteligencia y sembrado de minas.

GRECIA

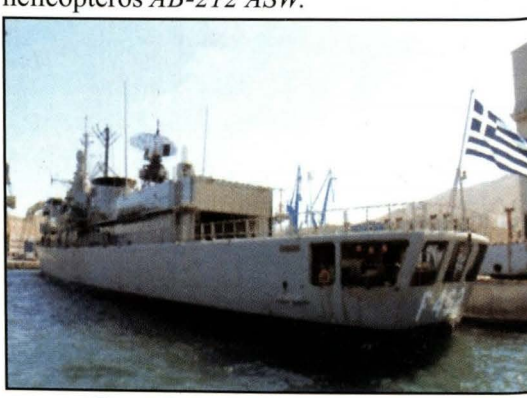
Se recibe fragata modernizada

La primera de seis fragatas de la clase *Elli* modernizada por los astilleros griegos en Skaramanga, retornó al servicio el pasado 12 de setiembre.

La fragata HS *Kountouriotis* ha sido equipada con un nuevo sistema de combate TACTICOS (Thales), un sensor electroóptico *Mirador*, un radar *Scout MK2*, un sistema de guerra electrónica *CS-3701*, lanzador de contramedidas *Sippican ALEX* y nuevo sistema de comunicaciones.

Adicionalmente se han efectuado trabajos en el radar del SCT y consola de control de misiles *Harpoon*, sistemas de navegación, control de la planta de propulsión y convertidores entre otros.

La fragata que tiene 30 años en servicio pertenece a la clase *Kortenaer* holandesa y fue transferida a finales de 1977. El hangar ampliado en 2 metros permite acomodar helicópteros *AB-212 ASW.*



Fragata griega HS *Kountouriotis.*

ITALIA

Se planea construcción de submarinos con Rusia

Los astilleros Fincantieri (Italia) y Rubin (Rusia) han presentado un diseño de un nuevo tipo de submarino con propulsión independiente del aire (AIP), el cual ha sido mostrado en la Euronaval efectuada en París – Francia.

El proyecto, que estará terminado a mediados de 2007, ha sido designado S-1000 y se basará en una plataforma de similares capacidades que las ofrecidas por el submarino tipo 212-A pero a un menor costo (estimado en 50% menos que el costo de un tipo 212-A).

Tendrá un desplazamiento de 1,100 toneladas en inmersión, un diámetro del casco resistente de 5.35 m, una eslora de 56.2 m. Asimismo el casco presurizado será dividido en 2 secciones, una para alojar 16 tripulantes (adicionalmente 6 de fuerzas especiales) y las áreas operacionales y la otra sección para maquinaria y el sistema de propulsión.

El sistema de propulsión estará basado en dos tanques de baterías de 112 elementos y celdas de combustible.

Tendrá una profundidad máxima de operación de 250 m, seis tubos lanza torpedos para 8 armas (torpedos multi-propósito), misiles antibuque, minas y sistemas de contramedidas.

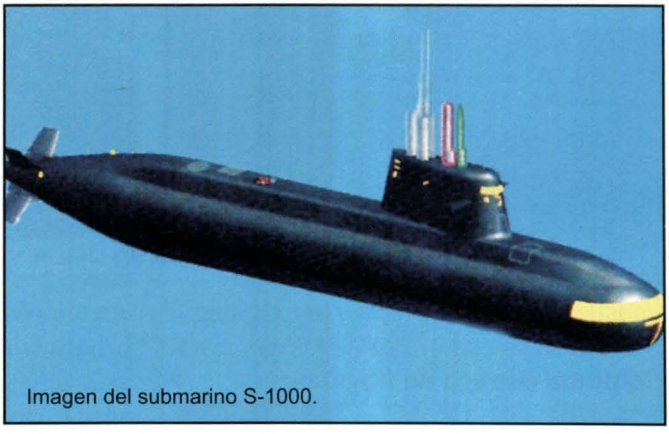


Imagen del submarino S-1000.

RUSIA

Se colocó quilla de submarino

La quilla del tercer submarino ruso diesel-eléctrico, clase *LADA*, del *proyecto 677* denominado *Sevastopol* fue colocada el 10 de noviembre en los astilleros Admiralty Shipyards.

Esta nueva clase de submarinos, diseñada a raíz del éxito obtenido por el submarino clase *Kilo*, incorpora 150 novedades que van desde la fase de construcción hasta su armamento.

En la ceremonia efectuada, el comandante en jefe de la Armada rusa indicó que se espera que esta Unidad entre en servicio en el 2011.

La primera Unidad de esta clase, el *St. Petersburgo,* se encuentra efectuando pruebas en la mar y será entregado en el 2008; la segunda unidad, el *Kronshtadt,* se encuentra actualmente en construcción y se espera que sea entregada en el 2009.

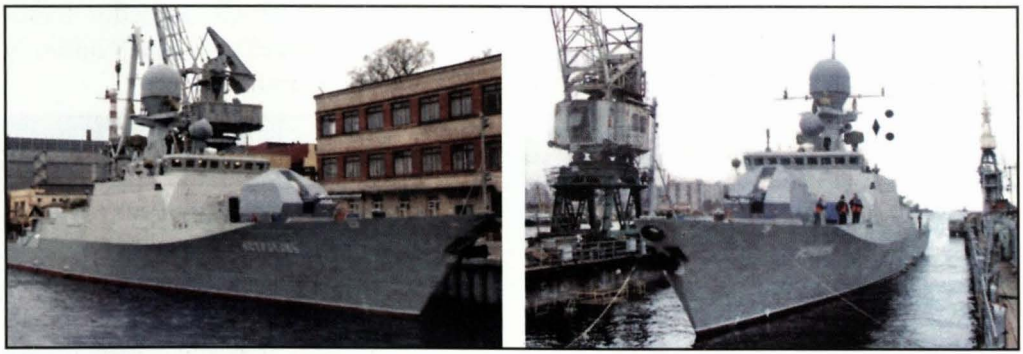
Comisiona nueva clase de patrulleras

La primera patrullera de la clase *Buyan*, (proyecto *21630*), entró en servicio el 1 de setiembre.

Tiene un desplazamiento de 520 toneladas y posee un lanzador de misiles *SA-16 Gubka* superficie – aire, un montaje de 3.9" capaz de disparar 60 tiros/minuto con un alcance máximo de 8.2 millas. Adicionalmente posee dos montajes séxtuples de 30 mm, dos de 14.5 mm y tres de 7.62 mm.

Sus sensores incluyen un radar de superficie banda E/F y un radar de control de tiro banda I/J.

Se espera contar con 4 unidades de esta clase que serán desplegadas en el mar Caspio para aumentar su fuerza naval en dicha región.



Vistas de la nueva patrulla rusa clase *Buyan*

SINGAPUR

Continúa entrega de fragatas

La tercera de seis nuevas fragatas multimisión, la RSS *Steadfast*, comenzó sus pruebas a finales del presente año.

La fragata de 3.700 toneladas del proyecto *Delta* ha sido construida en los astilleros ST Marine's Benoi bajo un acuerdo de transferencia tecnológica y se espera que sea entregada en el 2007.

Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

Fragata britanica HMS *Chatham* arribó al Callao en visita oficial

Con la finalidad de estrechar los lazos de amistad, así como de intercambiar experiencias profesionales con los marinos peruanos, el 1 de octubre arribó al puerto del Callao, en visita oficial, la Fragata HMS *Chatham* de la Marina de Gran Bretaña.

Los marinos británicos participaron de una ceremonia de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau Seminario en la plaza que lleva su nombre en el distrito de La Punta. Dicho acto fue presidido por la Excelentísima señora Embajadora Británica en el Perú, Catherine Nettleton, el comandante de la HMS *Chatham*, Capitán de Navío James Morse y el director de Hidrografía y Navegación, Contralmirante Oleg Kriljenko Arnillas.

Durante los cuatro días de permanencia en el Perú, la tripulación del citado buque visitó al Presidente Regional del Callao, Alcalde Provincial del Callao, Comandante de la Escuadra y al Capitán del Puerto del Callao, entre otras autoridades. Asimismo, recorrieron las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y el Museo Naval del Callao "Capitán de Navío Julio Elías Murguía"; desarrollaron además otras actividades protocolares, sociales y culturales.

El 4 de octubre, luego de zarpar, el HMS *Chatham*, conjuntamente con unidades peruanas realizaron ejercicios en la mar PASSEX.



La Embajadora Británica Catherine Nettleton, el Comandante de la HMS *Chatham*, Capitán de Navio James Morse y el Director de Hidrografía y Navegación Contralmirante Oleg Kriljenko, participaron en una ceremonia en honor al Gran Almirante Grau.

Marina de Guerra celebró su 185° aniversario de creación evocando gesta de Angamos en la Plaza Grau del Callao

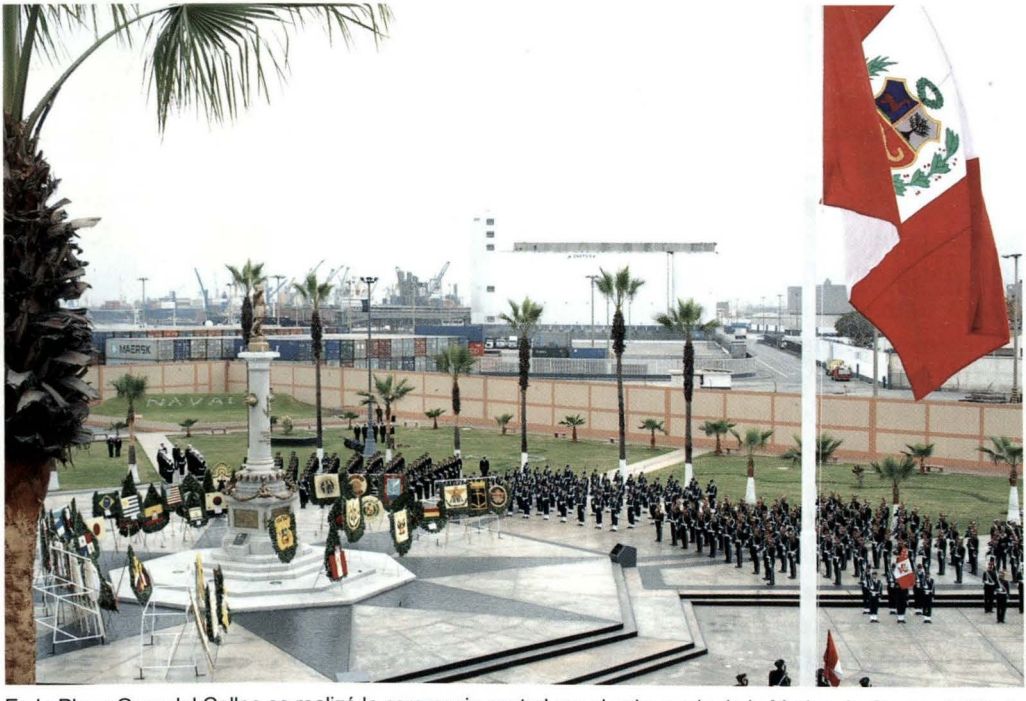
En ceremonia cívico patriótica realizada en la Plaza Grau del Callao el 8 de octubre, la Marina de Guerra del Perú conmemoró el 185° aniversario de su creación y el 127° aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos.

El acto central que se celebró en el marco del Mes del Mar de Grau, lo presidió el primer Vicepresidente de la República, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas en representación del Presidente de la República, Doctor Alan García Pérez

Durante la ceremonia, representaciones diplomáticas extranjeras, autoridades del primer puerto y de entidades patrióticas y culturales, colocaron ofrendas florales ante el monumento erigido en memoria del "Caballero de los Mares".

Al marcar el reloj las 9:50 de la mañana, un disparo del Cañón del Pueblo y con redoble de campanas, se recordó el instante en que se elevó a la inmortalidad el Gran Almirante Miguel Grau Seminario en Angamos, rindiéndole un minuto de silencio, el cual se realizó en todo el Perú.

A continuación se entonó el Himno a Grau y el Vicepresidente de la República, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas, el Ministro de Defensa, Allan Wagner Tizón



En la Plaza Grau del Callao se realizó la ceremonia central por el aniversario de la Marina de Guerra del Perú.

y el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, colocaron la ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú.

El obispo castrense, Monseñor Salvador Piñeiro García-Calderón fue el encargado de oficiar la acción litúrgica, a través de la cual saludo al héroe y elevó una plegaria por los marinos del Perú.

En el curso del acto, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco pronunció su mensaje institucional en el que evocó la memoria de Grau y la dotación del *Huáscar*, que ofrendaron su vida por la patria. Asimismo, exhortó a los marinos a renovar su compromiso con la institución para seguir trabajando y engrandecer a la Marina de Guerra y al Perú.

Al término de la proclama del Comandante General, el Vicealmirante Luis Giampietri Rojas expresó que se sentía honrado de representar al Presidente de la República, en su calidad de Primer Vicepresidente en esta magna ceremonia.

"Como marino dediqué 40 años de mi vida al servicio de la Patria en uniforme, y que hoy la sirvo en la máxima representación política que es el Congreso de la República, por voluntad popular libremente expresada en las últimas elecciones. Tiene un singular significado mi presencia y participación, vistiendo el uniforme naval", recalcó.

Asimismo, enfatizó que "hoy y siempre, en la vida de los peruanos y la vida de la Nación, se necesitará de modelos de hombres, que con su ejemplo de vida y con el ejemplo de su muerte, se constituyan en guías ejemplares para adherir en la vida cotidiana y en la vida común, la tabla de valores que siempre debe predominar en las conductas. Y Miguel Grau, así como también Manuel Melitón Carvajal, Manuel Antonio Villavisencio, Germán Astete, Juan Guillermo More, Aurelio García y García, Fermín Diez Canseco, Elías Aguirre, José Melitón Rodríguez, Enrique Palacios Mendiburu, y otros Oficiales y personal subalterno que enfrentándose al enemigo externo y al enemigo interno, combatieron y murieron, engrandeciendo el honor nacional y legándonos un ejemplo imperecedero que nuestra generación y las futuras debemos seguir".

Finalmente, se presentó la Compañía Juan Fanning, la que deleitó a la tribuna con sus evoluciones sincronizadas que simbolizan estéticamente movimientos típicamente navales y pasajes costumbristas del Perú al ritmo de la banda de músicos de la Marina. Al final se dio inicio al desfile con las delegaciones del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional, y que culminó con el desfile del Agrupamiento Naval y desfile aéreo.

Epilogando el acto, el primer Vicepresidente, el Ministro de Defensa y el Comandante General de la Marina, abordaron el buque insignia *Almirante Grau*, desde cuya cubierta lanzaron al mar un simbólico arreglo floral en homenaje al Héroe de Angamos.

Desde el día anterior, el 7 de octubre las unidades navales, fluviales, guardacostas y buques mercantes surtos en la bahía del Callao, lucían empavesados de gala como homenaje y evocación al Gran Almirante Grau y a quienes lo acompañaron en el monitor *Huáscar*.

Feria Euronaval 2006

En la ciudad de Le Bourget-Francia, del 23 al 27 de octubre se desarrolló la vigésima versión de la Feria Internacional de la industria naval, marítima y portuaria Euronaval 2006, a la que asistió el Director General del Personal, Contralmirante José Cueto Aservi en representación del Comandante General de la Marina, acompañado del Agregado Naval a la Embajada del Perú en Francia, Capitán de Navío James Thornberry Schiantarelli.



El Director General de Personal, Contralmirante José Cueto asistió a la Feria Euronaval 2006 en representación del Comandante General de la Marina.

Durante la semana que duró la feria, el almirante Cueto sostuvo diversas reuniones de trabajo con diferentes empresas y proveedores de sistemas de defensa navales y aeronavales así como con autoridades; entre ellas el jefe del Estado Mayor de la Marina Nacional de Francia, Contralmirante Michel Fresse De Moval, el Sub-Jefe del Estado Mayor General de la Marina - Relaciones Internacionales y Cooperación, el mismo que tiene a su cargo las coordinaciones de cooperación con la Marina de Guerra del Perú y con el Director Área de Desarrollo Internacional de la Dirección General de Armamento del Ministerio de la Defensa de Francia, General Alain Costes.

A través del Euronaval 2006, se tomó conocimiento de los adelantos y novedades proyectadas para las Marinas de los próximos años, principalmente orientados al uso de las unidades multifuncionales para las operaciones de Mantenimiento de la Paz. Asimismo, el uso de diversos materiales de última tecnología utilizados en las diferentes construcciones de las nuevas Unidades Navales.

"Euronaval" es una exposición patrocinada por el Ministerio de Defensa Francés y el Ministerio del equipo del transporte y del mar. Cabe resaltar que esta feria internacional, es considerada uno de los más importantes salones del material bélico para las Armadas, en la que se dan cita reconocidos productores de armamento.

Buque Escuela *Guayas* de la Armada de Ecuador visitó el Perú

El 29 de octubre arribó al puerto del Callao en visita oficial, el Buque Escuela *Guayas* de la Armada de Ecuador realizando su XXIII Crucero de Instrucción de guardiamarinas denominado "Circunnavegación Sudamérica 2006".

Esta unidad permaneció en nuestro país durante cinco días en los cuales su tripulación desarrolló diversas actividades protocolares, académicas y sociales.

Como parte de su programa de actividades, la tripulación participó en una

ceremonia en homenaje al Gran Almirante Miguel Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao, donde colocaron una ofrenda floral. Además, su comandante, el Capitán de Navío – DMC José Antonio Noritz Romero, ofreció su saludo protocolar al Comandante de la Escuadra, al Director de la Escuela Naval del Perú, al Capitán de Guardacostas Marítimo del Callao, Prefecto del Callao, Alcalde del Callao y al Comandante de la Base Naval.

Asimismo, los marinos ecuatorianos recorrieron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, la Escuela Naval del Perú, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN) y el Museo Naval " Capitán de Navío Julio Elías Murguía".

Esta visita tuvo como fin, no solo estrechar los vínculos entre la Armada de Ecuador y la Marina de Guerra del Perú, sino también de instruir a los guardiamarinas que vienen a bordo del Buque Escuela *Guayas*.

El buque escuela arribó al Callao procedente de Valparaíso, Chile, y prosiguió su travesía al puerto de Guayaquil, Ecuador, luego de circunnavegar alrededor de Sudamérica, rememorando la ruta del primer Crucero de Instrucción de 1978.

El *Guayas* tiene como dotación 13 oficiales, 82 subalternos y 24 guardiamarinas, entre ellos dos damas, quienes completarán a bordo la fase práctica de su instrucción, forjando su espíritu en la práctica marinera.

Este velero con clasificación bric-barca, construido en el astillero Celaya de la ciudad de Bilbao-España en 1977, ha representado al Ecuador como su "Embajador itinerante por los mares del mundo" realizando hasta el momento 23 cruceros internacionales. En 29 años se han visitado más de 60 puertos en 25 países, recorriendo hasta la fecha cerca de 340 mil millas náuticas, que equivale a dar la vuelta al globo terráqueo 15 veces aproximadamente.

Dicho buque tiene una eslora máxima de 78.40 metros, una manga de 10.16 metros, un puntal de 6.60 metros; el palo mayor mide 41.90 metros, tiene 23 velas, desplaza 1.250 toneladas y desarrolla una velocidad máxima a vela de 17 nudos, entre otras características.

Lleva el nombre de *Guayas* en memoria de los nativos asentados a orillas del río del mismo nombre y como un tributo a la ciudad de Guayaquil, baluarte y principal astillero de la colonia y puerto principal del Ecuador



Autoridad Marítima del Perú asumió Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas

La Autoridad Marítima del Perú asumió la Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de los países de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), para el bienio 2007-2008, durante el desarrollo de la XIII Reunión Ordinaria de dicha red, realizada del 13 al 15 de diciembre en la ciudad de Panamá.

La reunión ordinaria fue presidida por el Secretario General saliente de la ROCRAM, Licenciado Rubén Arosemena Valdez, Vicepresidente de la República de Panamá y Administrador de la Autoridad Marítima de dicho país, quien a cuyo término, transfirió la Secretaría General (SECROCRAM) a la Autoridad Marítima del Perú en la persona del Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Gamarra Elías.

Durante la reunión participaron las autoridades marítimas miembros de la ROCRAM, el comandante Pedro San Miguel, Jefe de la Sección América Latina y el Caribe, División de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional (OMI), el capitán César Centella, en su condición de coordinador OMI-SECROCRAM.

La delegación peruana estuvo conformada por el Capitán de Navío SGC Carlos Reyes Lazo, Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y por el Capitán de Fragata SGC Ángel Tello Gilardi, Oficial Secretario de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

La Autoridad Marítima del Perú encargada de la SECROCRAM durante el bienio 2007-2008, desarrollará las actividades de asistencia técnica aprobada por la OMI en el marco del memorando de entendimiento OMI-SECROCRAM para dicho período.

La designación de la Autoridad Marítima del Perú como encargada de la SECROCRAM se realizó conforme a la Resolución N° 12 adoptada en la XII Reunión Ordinaria de dicha Red, realizada en la ciudad de Viña del Mar, Chile, en diciembre del 2005.



La ROCRAM es un mecanismo de integración técnico-marítimo, de carácter operativo, no institucionalizado, cuyo objetivo es el de promover la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la Región a través del intercambio de infor-

mación y documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), y reforzar las capacidades institucionales de las mismas.

La SECROCRAM es el ente ejecutivo de la ROCRAM, responsable del cumplimiento de los objetivos de la Organización mediante la ejecución de las labores y funciones que le sean encomendadas, y al seguimiento y cumplimiento de las decisiones adoptadas en las reuniones ordinarias o extraordinarias a la ROCRAM a través de las resoluciones aprobadas.

Una de las funciones más relevantes de la SECROCRAM es la responsabilidad que le delega la OMI para la gestión y ejecución del Programa de Trabajo Integrado sobre actividades de asistencia técnica acordados por las partes, mediante un memorando de entendimiento, cuyos resultados se están traduciendo en un invalorable beneficio para fortalecer y consolidar la gestión y administración marítima de los países miembros de la ROCRAM.



La Secretaría General de la ROCRAM, ha sido asumida por la Autoridad Marítima del Perú, en la persona del Director General de Capitanias y Guardacostas Vicealmirante Carlos Gamarra Elías.

En la Escuela Naval del Perú se graduaron 110 cadetes navales como Alféreces de Fragata

Después de haber culminado satisfactoriamente cinco años de ardua preparación en la Escuela Naval del Perú, el 18 de diciembre, 110 Cadetes de 4to. año de la promoción 2006 se graduaron como Alféreces de Fragata, recibiendo de manos del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco sus respectivas espadas y despachos que los acredita como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú y bachilleres en ciencias marítimo – navales.

Luego de rendir honores al personal naval que ofrendo su vida en cumplimiento del deber, el Comandante General de la Marina presentó al Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón, al selecto grupo de Alféreces de Fragata pertenecien-

tes a la promoción 2006, conformado por diez damas y cien caballeros, que incluyen a dos oficiales becados de la hermana república de Panamá.

Asimismo, el Almirante Ampuero exhortó a los Alféreces a "mantener la misma vocación que los impulsó a abrazar la carrera naval, y ser capaces de alcanzar las metas que se propongan en la profesión que inician en esta fecha. Tengan siempre presente que ustedes constituyen la Marina del futuro y es por ello que la institución les demanda entrega, sacrificio y dedicación permanente en todos y cada uno de sus actos, demostrando liderazgo y enseñando a los subalternos con el ejemplo".

Recalcó, además: "al incorporarse a la oficialidad los acogemos con la plena seguridad de contar con profesionales adecuadamente preparados, capacitados y entrenados, con sólidos principios, así como con elevados valores morales y éticos, como nos legara el Gran Almirante del Perú Don Miguel Grau Seminario y la pléyade de héroes navales que nos han antecedido y trazaron el derrotero que debemos seguir".

Seguidamente, el Vicerector de la Universidad de Piura, Ingeniero Sergio Balarezo Saldaña y el Director de Programas Académicos de Ingeniería de dicha universidad, Ingeniero Martín Palma Lamas, hicieron entrega de las correspondientes constancias y medallas a los veintidós Alféreces de Fragata que culminaron satisfactoriamente el programa de ingeniería industrial.

Posteriormente, el Ministro de Defensa clausuró el Año Académico 2006 de la



Mindef, Congemar y Diresna con la promoción de alféreces 2006 en la cripta.

Escuela Naval del Perú y se dirigió a los alféreces con las siguientes palabras: "Ustedes oficiales que concluyen cinco años de formación, son el rostro lozano y radiante de esa estirpe de marinos que son el orgullo nacional". Asimismo, les deseó éxitos profesionales a la promoción 2007 y les demandó que llevaran con honor el sagrado uniforme y la espada que se les ha entregado.

Fragata misilera BAP *Quiñones* zarpó de Italia con destino al puerto del Callao

Con la presencia del embajador del Perú en Italia, Carlo Roca Cáceres, el 20 de diciembre zarpó de los astilleros Fincantieri Muggiano al puerto del Callao el B.A.P. *Quiñones*, cuarta fragata misilera de la clase *Lupo* adquirida por la Marina de Guerra del Perú.

La ceremonia previa al zarpe se inició entonando el Himno Nacional del Perú, luego de lo cual el delegado del astillero italiano, Pieramato Costa, destacó el profesionalismo de la tripulación peruana y resaltó los lazos que unen a la Marina de Guerra del Perú con el astillero por más de 30 años.

Durante el acto también estuvieron presentes el Almirante de Escuadra Franco Paoli, Comandante del Alto Tirreno; el Agregado de Defensa del Perú, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo; miembros de la Misión Diplomática del Perú en Italia, oficiales de la Marina Militar Italiana, ejecutivos del astillero y personal de las diferentes empresas participantes en este proyecto.

A su turno, el embajador Carlo Roca destacó las relaciones bilaterales entre Perú e Italia y dijo que la nave adquirida servirá entre otras cosas para combatir las amenazas transversales y sin frontera como el narcotráfico, la polución, el contrabando y el terrorismo.

Finalmente, el comandante del buque, capitán de navío Lizandro Mejía Peralta, pidió permiso para zarpar con destino al puerto del Callao no sin antes entonar el himno de la Marina de Guerra del Perú.

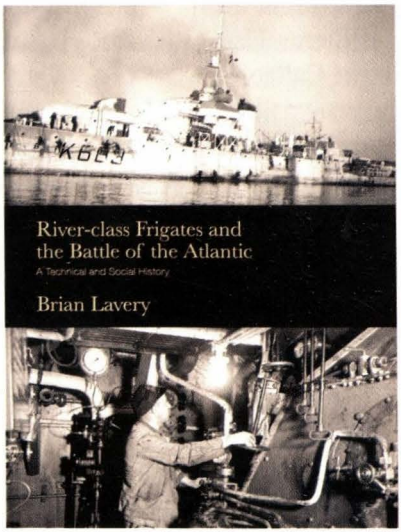
El 20 de diciembre el B.A.P. *Quiñones* zarpó de los astilleros Fincantieri Muggiano rumbo al puerto del Callao.



Comentarios de Libros y Revistas

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

Lavery, Brian. *River-Class Frigates and the Battle of the Atlantic : A Technical and Social History.* National Maritime Museum. Greenwich, 2006. 224pp.



A través de un trabajo de investigación en los fondos documentales del National Maritime Museum de Greenwich, Brian Lavery, curador emérito del mencionado museo, presenta un estudio exhaustivo de las fragatas de la clase *River*, buques que resucitaron la denominación de "fragata" como tipo de buque. Esta clase de naves, que desempeñaron un papel fundamental en la campaña antisubmarina y escolta de convoyes durante los momentos cruciales de la Batalla del Atlántico en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Hasta la publicación del libro que comentamos, Las Fragatas *River* habían sido casi ignoradas por la mayor parte de historiadores navales.

La obra, se halla dividida en ocho capítulos, el primero dedicado a la evolución de los buques de escolta antisubmarinos, y el diseño de esta clase de fragatas; el segundo, brinda una descripción completa de todos los equipos de a bordo; el tercero está dedicado al armamento, sus características, capacidades y operación; el cuarto, trata acerca de los sensores (radar y sonar) que las equipaban; en los capítulos quinto y sexto, se describe la conformación de las dotaciones y su habitabilidad respectivamente; en el sétimo, presenta un resumen del desarrollo de la Batalla del Atlántico, como introducción al empleo de grupos de escolta en el sistema de convoyes atlánticos, y los diversos procedimientos tácticos para el uso de estas fragatas en las tareas antisubmarinas para las que fueron diseñadas. Finalmente, el autor dedica el octavo y último capítulo a efectuar un análisis sobre la utilidad y eficiencia que demostraron estas naves durante su servicio en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial y en los años de posguerra.

Este estudio, se halla complementado por planos, ilustraciones y fotografías que contribuyen en brindar al lector un completo conocimiento de estas naves, que son los ancestros de las fragatas modernas, clase de buques que hoy en día, junto a los destructores, se constituyen en los mayores combatientes de superficie.


MARINA DE GUERRA DEL PERU