ST.

REVISTA DE MARINA



"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria

Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval

Conversaciones con un héroe de Normandía

Año 100, N.º 1 - 2007

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria*
C. de N. Jasón Saavedra Paredes

17 *La intervinculación sudamericana a través del Perú*
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

27 *Los intereses nacionales*
C. de N. (r) Luis Alfaro Garfias

37 *Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas*
C. de C. Juan Carlos Llosa Pazos

63 *Isla de San Lorenzo: ¿Megapuerto de Sudamérica?*
C. de N. (r) José Luis Guerola Lazarte

69 *La seguridad nacional y el Perú como sede del foro de la APEC*
Contralmirante (r) Juan Freire Roncagliolo

73 *La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo*
C. de F. (r) Dr. Jorge Ortiz Sotelo

93 *Conversaciones con un héroe de Normandía*
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

101 *Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada Peruana*
Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo

105 *Mantenimiento predictivo en los motores de aviación*
C. de C. Alfonso Ulloa Encabo

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

115 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

127 *Comentarios de Libros y Revistas*
Esperanza Navarro Pantac



Nuestra portada:
B.A.P. *Bayóvar*, nuevo buque para transporte de petróleo adquirido para la Marina de Guerra del Perú.

REVISTA DE MARINA

Año 100, N.º 1 - 2007

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: 2337 - 2342 Telefax: 614-2900 anexo 2302
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 Jorge De La Puente Ribeyro, Subdirector: 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, T2. Gra. Jorge Cerrón Castro,
Corrección: Víctor Lecaros Villavisencio, Infografías: Iván Palomino Huamaní.

EDITORIAL

¡Bienvenidos BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos*!

Uno de los hitos más importantes en la historia de nuestra Marina de Guerra, fue sin lugar a dudas la construcción en 1958, del petrolero B.A.P. *Zorritos* en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA). Este petrolero, entre otros méritos, fue el primer buque de alto bordo construido en nuestro país y en la costa del Pacífico sudamericano. Desde aquel año, las gradas del SIMA-Callao fueron testigo de la construcción de un número considerable de naves similares de mayor porte, buques de transporte de carga, así como de dos fragatas misileras y patrulleras de costa, entre otras.

Siendo uno de sus principales clientes, la Marina de Guerra del Perú, llegaría a operar de manera simultánea en la década de 1970, hasta seis buques auxiliares construidos en el SIMA, dedicados en su mayoría a efectuar viajes comerciales tanto en el Perú como en el extranjero, a cargo de la antigua Oficina Naviera Comercial, hoy denominada Servicio Naviero de la Marina. Y esto ocurría en tiempos en los que nuestro país contaba con una respetable marina mercante. Sin embargo, las políticas de Estado implementadas en la década de 1990, aunadas al quiebre de la principal empresa naviera peruana, la Compañía Peruana de Vapores, conllevarían a la extinción de la flota mercante nacional, quedando como únicas naves de bandera peruana, las que aun eran operadas por el Servicio Naviero de la Marina.

Sin embargo, luego de varios años de sucesivos estudios para resolver la problemática del transporte marítimo en el Perú, en julio de 2005, el Gobierno promulgó la "Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional", en cuyo artículo 7º, se establece que "el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje queda reservado hasta en un veinticinco por ciento (25%) para los buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional".

Esta medida, sin lugar a dudas, es un reconocimiento a la importante contribución al desarrollo y defensa de la Nación, que ha venido efectuando desde hace más de 50 años la Marina de Guerra del Perú, mediante la operación en rutas comerciales de sus naves auxiliares, las mismas que en situaciones de emergencia, han demostrado también el valioso soporte logístico que pueden brindar apoyando en acciones para mitigar los daños causados por desastres naturales, así como en el desempeño de sus funciones como naves de reabastecimiento en la mar para los buques de la Armada.

Cabe mencionar que al momento de ser promulgada la nueva ley, el Servicio Naviero de la Marina se hallaba operando con los buques petroleros BAP *Talara, y* BAP *Lobitos*, naves que en aquel entonces bordeaban los 30 años de servicio y que, por otro lado, al ser naves de tipo monocasco, de acuerdo con la exigente legislación marítima internacional vigente, únicamente podrían operar hasta fines del presente año, puesto que ya no reúnen los requisitos de seguridad para el transporte de combustible.

Esta nueva legislación marítima, se ha dado a consecuencia de una serie de graves accidentes ocasionados por buques petroleros, con consecuencias realmente devastadoras para el medioambiente. El 19 de noviembre del 2002, por ejemplo, naufragó el buque de bandera liberiana *Prestige* que llevaba 13.089 metros cúbicos de petróleo. Este accidente afectó a 2.600 kilómetros de costas españolas y francesas. Los efectos económicos fueron terribles, sobre todo en España, cuyo gobierno gastó más de 100 millones de euros, entre 2003 y 2004, para recuperar los residuos de petróleo en el buque hundido, no habiéndose concluido aún con dicho trabajo.

Esta y otras lamentables experiencias motivaron que la legislación internacional en materia de seguridad referida a combustibles líquidos, exigiera para esta labor el empleo de buques de doble casco, es decir, buques que poseen una barrera de separación doble a lo largo de toda la eslora de carga entre el combustible –generalmente petróleo– y el mar. Obviamente el doble casco marca una diferencia de seguridad en caso de encallar o colisión con otros buques.

M.N.P. Callao 6076

Como antecedente, ya desde la década de los años setenta del siglo pasado, la Organización Marítima Internacional (OMI) emitió recomendaciones para luchar contra la contaminación accidental y la deliberada, como por ejemplo la que se causa limpiando los tanques de los buques con agua de mar. Posteriormente se adoptó el Convenio Internacional MARPOL cuyo objetivo es eliminar progresivamente los buques petroleros monocasco o aquellos que navegan con deterioros de variada índole causados por sus muchos años de servicio, deficiente mantenimiento, etc.

De acuerdo al Convenio MARPOL, los petroleros construidos a partir de 1996 deben tener un doble casco. Al iniciarse el año 2000, aproximadamente, el 20% de los petroleros que navegaban bajo las más diversas banderas tenían doble casco. Los buques monocasco podrán seguir operando hasta el presente año y, según los casos, el plazo se ampliará hasta el 2012. También se ha contemplado en esta norma que los petroleros monocasco entregados después del 1º de junio de 1982, o los entregados antes de esa fecha que hayan sido adaptados, que cumplan los requisitos de MARPOL en materia de tanques de lastre separado y su emplazamiento como protección, podrán seguir operando hasta el 2026.

Entonces, siendo necesario reemplazar en corto plazo los dos petroleros en operación del Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú, y que las nuevas naves se adecuasen a la legislación marítima internacional vigente, en julio del 2005, el Gobierno del Perú aprobó el Proyecto de Inversión Pública que recibió el nombre de "Recuperación de la Capacidad de Reabastecimiento en la Mar para los Buques de la Marina de Guerra del Perú", que consideraba el arrendamiento financiero de dos buques tanque. El Decreto Supremo Nº 188 – 2005 – EF, del 29 de diciembre del 2005, aprobó la operación de endeudamiento interno con el Banco Continental, en la ya mencionada modalidad financiera y el 30 de diciembre del 2005 tuvo lugar la firma del contrato pertinente entre el Ministerio de Economía y Finanzas, la Marina de Guerra del Perú y el citado banco. El contrato señala que la entidad bancaria adquiere los buques y cede su uso a la Marina de Guerra del Perú, fijándose una tasa anual, de 8,27%, debiéndose efectuar los pagos de manera bimestral por un lapso de 10 años, a cuyo término la institución ejecutará la opción de compra por el valor de un nuevo sol.

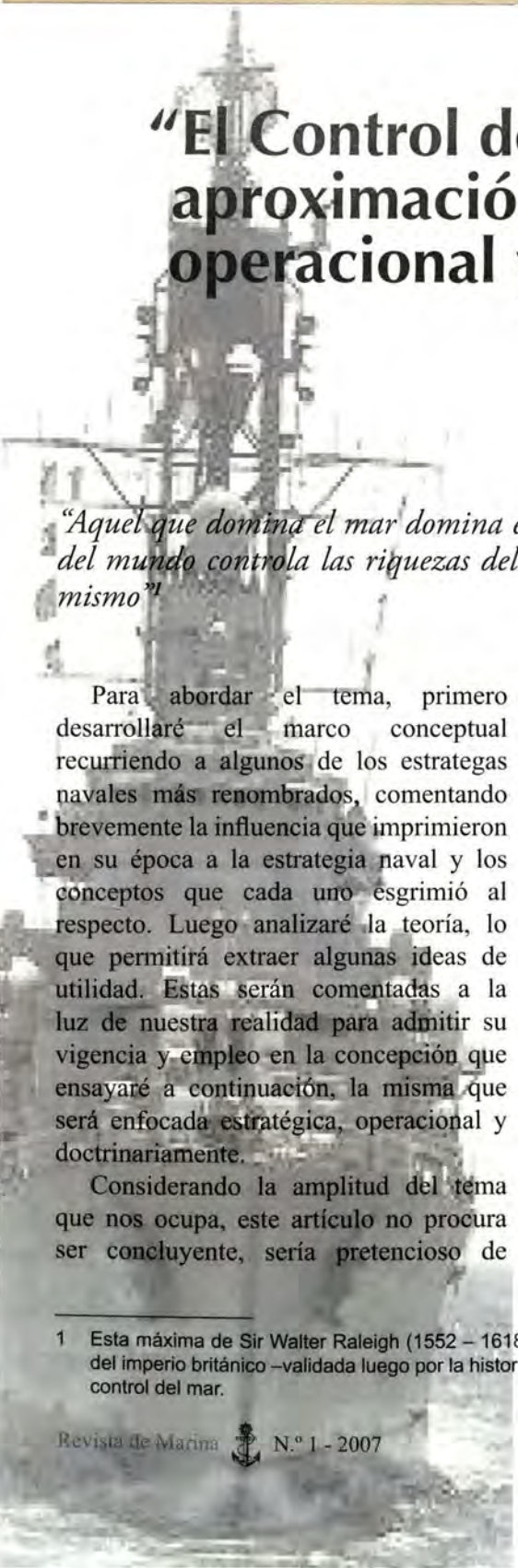
Habiéndose firmado el contrato, de inmediato se puso manos a la obra en la etapa culminante de la operación: seleccionar los buques que se debían adquirir. Se inspeccionaron detenidamente numerosos buques que fueron desechados por diversas causas. Finalmente, entre noviembre y diciembre del 2006 se aprobó, por estar en buenas condiciones y ajustarse a las normas internacionales vigentes, a los buques rusos *Petr Shmidt* y *Grigory Nesterenko*, ambos construidos en 1987.

Con la recomendación de la Junta Técnica y con la participación del Banco Continental, se llegó a un acuerdo para adquirir ambos buques, considerando fuesen entregados a más tardar el 07 de marzo del año en curso. Los contratos se formalizaron el 22 de diciembre del 2006, finalmente, el primer buque, el *Petr Shmidt*, rebautizado BAP *Bayóvar*, arribó al Callao el 13 de febrero del 2007 y el segundo, *Grigory Nesterenko*, que llevará el nombre de BAP *Zorritos*, hizo lo propio el 28 de febrero. Ambos buques están plenamente operativos y con sus certificados comerciales actualizados. Nos complace profundamente que estos dos buques, llevando los colores de nuestra bandera, puedan cubrir grandes distancias y las más variadas rutas cumpliendo plenamente los requisitos exigidos por MARPOL, contribuyendo de igual manera a incrementar la hoy en día reducida cantidad de naves que con bandera peruana, se dedican al transporte de combustible, actividad estratégica e importante para el desarrollo y seguridad de la Nación. Queremos finalizar estas líneas dando la bienvenida a los nuevos buques BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos* pidiendo para ellos y sus dotaciones la protección de Dios y de manera permanente, exitosas travesías.

El Director

"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria.

Capitán de Navío
Jasón Saavedra Paredes



"Aquel que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo"[1]

Para abordar el tema, primero desarrollaré el marco conceptual recurriendo a algunos de los estrategas navales más renombrados, comentando brevemente la influencia que imprimieron en su época a la estrategia naval y los conceptos que cada uno esgrimió al respecto. Luego analizaré la teoría, lo que permitirá extraer algunas ideas de utilidad. Estas serán comentadas a la luz de nuestra realidad para admitir su vigencia y empleo en la concepción que ensayaré a continuación, la misma que será enfocada estratégica, operacional y doctrinariamente.

Considerando la amplitud del tema que nos ocupa, este artículo no procura ser concluyente, sería pretencioso de mi parte que así fuera; por tanto no voy a tratar de validar o discrepar con la teoría, menos parafrasearla para ensayar una extrapolación a nuestra realidad. Me valdré de ella sí para, manteniendo singularidad y objetividad, presentar una modesta contribución hacia un pensamiento estratégico propio para nuestra institución; el mismo que pueda ser debatido y mejorado en el tiempo, para ir acuñando una corriente de pensamiento estratégico, a cuyos fines contribuyan nuestros esfuerzos.

Marco conceptual

Son muchos los tratadistas que se han ocupado sobre estrategia naval, pero

1 Esta máxima de Sir Walter Raleigh (1552 – 1618) que ha regido desde entonces la estrategia nacional del imperio británico –validada luego por la historia– revela por si sola la importancia y trascendencia del control del mar.

considero imprescindible citar a cuatro de los más distinguidos e influyentes. Confrontar con sus ideas nos ayudará a entender el tema que nos ocupa, para más adelante ensayar algunos lineamientos a considerar en nuestra propia concepción y en el diseño de la maniobra que pretenda conseguir el control del mar.

Alfred Mahan (1840-1914).



Contralmirante norteamericano que influyó profundamente en la teoría de la estrategia naval con su obra *La influencia del poder naval en la historia* (1890). Su ascendiente estratégico y geopolítico alcanzó los estamentos gubernamentales de su país y con ello podemos decir que contribuyó a marcar los destinos de su nación hacia la supremacía mundial que hoy nadie discute. Su pensamiento permitió, entre otras cosas, la anexión de Hawai y la intervención norteamericana en la secesión de Panamá para la construcción del canal interoceánico.

El centro de su pensamiento estratégico fue la importancia del control del mar, capacidad que habiendo influenciado decididamente en la historia, no había sido tenida en cuenta en el pensamiento estratégico naval hasta entonces. Como él mismo reconoció "...una vez formulado, este pensamiento se convirtió en el centro de todos mis escritos durante veinte años".

Para la obtención del control del mar, Mahan privilegió la búsqueda de la batalla naval decisiva antes que el ataque a las líneas de comunicaciones, aunque consideraba esta posibilidad "...desdeñándola como la forma más débil de la guerra naval, solamente adecuada en caso que no existiera otra opción"[2]. El tiempo le negaría la razón, pues la I Guerra Mundial y las sucesivas guerras demostraron que es muy difícil lograr el enfrentamiento de dos flotas, con excepción de lo ocurrido en la Batalla de Jutlandia (1916).

Sir Julian Corbett (1854-1922).



Abogado e historiador inglés, contemporáneo de Mahan, aunque publicó su obra más importante 21 años después. *Algunos Principios de Estrategia Marítima* (1911) fue algo más que eso, fue un aporte de sólidos fundamentos estratégicos que influenciaron en la concepción estratégica y el diseño de la Armada Británica de la pre-guerra[3], que perduran con nitidez hasta la actualidad y que mantienen vigencia cuado se relacionan y contrastan con la estrategia naval contemporánea.

"El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el *dominio del mar* o evitar que el enemigo pueda lograrlo [...]. El dominio del mar por tanto no significa otra cosa

2. Alfred Mahan, citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p 49.
3. Influencia ejercida a través de su amistad con el Almirante Sir John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo (1904-09).

que el *control de las comunicaciones* marítimas, ya sea para fines comerciales o militares"[4]. Desde esta perspectiva, a diferencia de Mahan, cuestionó la concepción de orientar prioritariamente el esfuerzo de la guerra naval a la destrucción de la flota enemiga en la batalla decisiva, esfuerzo que requiere la permanente concentración de masa y su consiguiente desgaste (fricción) mientras se produce la circunstancia. Como contraparte privilegia las acciones sobre el comercio, las comunicaciones y costas enemigas, maniobras que llevan implícita la dispersión, aprovechando la movilidad y flexibilidad de las fuerzas navales.

El párrafo precedente pone de manifiesto el eje de su concepción estratégica naval, la cual no circunscribe a ese ámbito, sino más bien la relaciona con la estrategia continental y los pensamientos de Clausewitz y Jomini. Esta interrelación marítima - continental permitió que su pensamiento estratégico alcanzara mayor abstracción, al considerar la importancia de las *acciones navales* en la medida que contribuyan a consolidar lo que el *ejército* pueda lograr *en tierra*. Con esto se convirtió en precursor de las operaciones conjuntas. Escribió al respecto: "Dado que los hombres viven sobre la tierra y no en el mar, los grandes sucesos entre las naciones en guerra se han decidido siempre, salvo en muy raros casos, ya sea por lo que el ejército pueda hacer contra el territorio enemigo, o por el temor a lo que la flota permita que el ejército pueda hacer"[5]. Este concepto lo complementa adecuadamente el Almirante Pertusio, que escribió "Las armadas no ganan las guerras, pero pueden perderlas"[6].

Raúl Castex (1878-1968). Almirante francés. Su voluminosa obra de cinco tomos con seguridad lo convierte en el más productivo autor sobre estrategia marítima. Sus *Teorías Estratégicas* (1929) contienen "la investigación teórica más completa de la estrategia marítima aparecida hasta entonces"[7], con la ventaja que su obra fue publicada después de la Primera Guerra Mundial, a diferencia de los autores citados anteriormente cuya experiencia llega hasta la Guerra Ruso Japonesa (1904 - 1905). Su influencia trascendió fronteras y aunque Geoffrey Till, como británico que es, menciona que no influenció en las armadas anglosajonas, pero con seguridad lo hizo, amén de hacerlo hasta hoy en el pensamiento naval contemporáneo.



4. Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997, pp. 100 y 102.
5. Ídem, p. 24.
6. Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 32.
7. Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988, p. 67.

Castex introdujo en el análisis estratégico la influencia del submarino y del avión en la guerra naval. Los bloqueos, por ejemplo, podían ser vulnerados por ataques aéreos o de submarinos y la aviación ofrecía además una capacidad exploradora a ser tomada en cuenta. Con esto incorporó –a la geografía plana o bidimensional (latitud y longitud)– la tercera dimensión (profundidad y altura) en lo que denominó la "geografía vertical" o "volumétrica" como agrega el Almirante Pertusio.

Esta aproximación conceptual lo llevó a entender con mayor claridad la relatividad del control del mar, el mismo que, a partir de entonces, con mayor razón se vio limitado en extensión y duración. "El *dominio del mar* no es pues absoluto. Solo es *relativo*, incompleto, imperfecto [...]. En realidad su significado era el control de las comunicaciones marítimas de superficie, esenciales para cualquier propósito"[8].

Para la obtención y el ejercicio del control del mar exploró todas las posibilidades, incluyendo recomendaciones para las armadas no preponderantes (inferiores a la enemiga). Dijo que "...cosas muy útiles podían hacerse con fuerzas inferiores si eran correctamente manejadas", por lo que se ocupó exhaustivamente de la maniobra estratégica en el mar a la que le dedicó un tomo entero en su obra, proporcionando con ello algunas herramientas y dejando a la creatividad del Comandante Operacional esta desafiante tarea.

Sir Herbert Richmond (1871 -1946).



Prestigiado Almirante inglés, en su momento comandante del acorazado HMS *Dreadnought*, Insignia de la Flota Británica. Aunque algo más joven, también contemporáneo de los autores antes mencionados. Al dejar el servicio activo se graduó como historiador en Cambridge. Fue obstinado en su lucha contra el conservadurismo y los dogmas estratégicos, ahí radica el valor de su influencia. Siempre estuvo empeñado en evolucionar la concepción estratégica británica y lo logró.

Su pensamiento estratégico lo manejó dentro de la corriente británica de la época marcada por Colomb, Mahan y Corbett; contribuyeron a ello una adecuada combinación de su *experiencia profesional, el conocimiento de la historia y su perspectiva analítica.* Al analizar la I Guerra Mundial evaluó deficiencias doctrinarias y estratégicas. "El duro contraste entre la expectativa y los logros eran atribuibles, desde su punto de vista, *al fracaso en desarrollar un aparato intelectual dentro de la Armada y al prolongado desdén por la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*"[9] y a ese fin dedicó sus mayores esfuerzos. Fue Corbett, su amigo personal, quien le infundió el "valor

8. Castex, Raúl. Citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Ibidem.
9. Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p. 61.

político" que lo llevó a ocuparse de asuntos estratégicos de defensa y pensar las *reformas estructurales en educación* para sistematizar el estudio de la guerra y la estrategia.

Tildado en su época como "hereje que había que vigilar con cuidado", Richmond no ha sido citado en este trabajo por sus conceptos sobre control del mar que desarrolló con claridad, sino más bien por su tenacidad para evolucionar mediante un desarrollo académico – profesional propio, lo que también contribuye al fin ulterior de este artículo.

El análisis

El marco conceptual que hemos revisado nos proporciona un adecuado punto de partida para abordar de lleno el tema de nuestro encargo estratégico. Hay que tener en cuenta, sin embargo, la *época* en que sus autores escribieron, de entonces a la fecha algo de agua ha corrido bajo el puente de la estrategia. Habrá que considerar también el *contexto* en el que lo hicieron; cada uno de ellos escribió para su país y para el entorno que enfrentaba, resultaría peligroso entonces hacer adaptaciones o extrapolaciones de sus estrategias para nuestra realidad.

No podemos, por ejemplo, conceptuar, como hace Corbett, la conformación de una flota de batalla y una de control para obtener y ejercer el control del mar, respectivamente; esas pretensiones están reservadas para potencias marítimas de primer orden (ejemplariza el *contexto*). Tampoco sería sensato hablar de bloqueos cercanos cuando, además de las fuerzas sutiles, el submarino o la aviación hacen muy vulnerables a las fuerzas bloqueadoras (ejemplariza la *época*).

Nuestro análisis, por tanto, no pretende convalidar o disentir con la *teoría*, menos parafrasearla para ensayar una adecuación como se ha mencionado. Aunque no fue escrita para nosotros, ella tiene -dentro de la literatura estratégica- el lugar que sus autores le han ganado por derecho; y estará siempre presente como lectura obligatoria para todos los comandantes y oficiales navales en las escuelas de guerra. Su utilidad radica pues en su esencia inspiradora que debe guiar el desafío de construir nuestra propia estrategia naval.

De la teoría, sin embargo, podemos extraer algunos conceptos respecto del "Control del Mar" que son de aplicación general y gozan de consenso universal, por tanto es indispensable tomarlos en cuenta en nuestra concepción estratégica, debiendo ser analizados y comentados desde nuestra perspectiva, lo que se hará a continuación:

1. *Es determinante para las aspiraciones y la seguridad de una nación marítima.* El Almirante Mahan con su obra demostró la "Influencia del Poder Naval en la Historia". Por su parte la historia del Perú contribuye a la demostración. En la guerra emprendida por Chile contra la Confederación Perú – Boliviana (1837-1839), la miopía de Santa Cruz permitió el desembarco reiterado de dos expediciones "restauradoras", una en Quilca al mando de Blanco Encalada y

la otra en Ancón al mando de Bulnes, habiendo concluida esta última con la victoria chilena y la disolución de la Confederación[10]. Cuarenta años después, durante la Guerra del Pacifico (1879-1883), nuevamente el desdén de la clase gobernante por el poder naval permitió, después de 7 meses de heroica resistencia, la serie de desembarcos sucesivos en Pisagua, Ilo y Chilca que definieron la guerra en favor de Chile.

2. Aún cuando solo *se ejerce* en estado de *guerra* o tensión, *la preparación* para su ejercicio *se alcanza en tiempo de paz.* Requiere tiempo, recursos y juicio profesional para su diseño y construcción. Este concepto, para el caso que nos ocupa, abarca los buques y bases navales; pero debe hacerse extensivo a todo lo que conforma el poder marítimo. "... *el significado de Armada balanceada está intrínsecamente vinculado con el diseño y desarrollo que un pais establece para su armada [...] un diseño, su construcción y puesta en servicio demanda años*"[11]. Queda claro que si nos equivocamos lo hacemos para los próximos 50 años por lo menos.

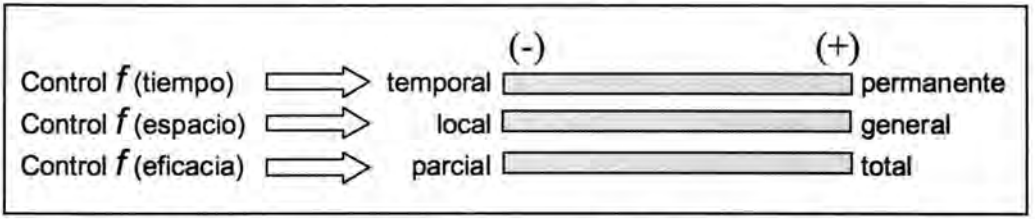
   La cuestionable adquisición de los monitores de río *Manco Cápac* y *Atahualpa* en 1869, es una lamentable lección de lo expresado en el párrafo precedente. Su inutilidad quedó en evidencia durante la Guerra del Pacífico, de manera tan indignante e impune que me abstengo de otro doloroso comentario.

3. Está *referido a las lineas de comunicaciones marítimas* para fines navales o comerciales. "Es evidente que semejante situación constituye una utopía. Para ejercer el dominio del mar en todas partes, no serían suficientes todas las flotas del mundo reunidas"[12]. A diferencia de la superficie terrestre en donde se puede ejercer una conquista y el control territorial en un área determinada, las singularidades de alta mar no permiten hacer lo mismo, por lo tanto tendremos que orientar el esfuerzo sobre las líneas de comunicaciones. Sin embargo, deberá tenerse en cuenta que si bien las rutas marítimas parten y llegan a áreas focales de alta concentración de barcos (puertos, pasos, canales, estrechos), las derrotas que las unen pueden variar en diferentes direcciones y distancias (y en guerra de hecho lo harán); consiguientemente no pueden ser bloqueadas como lo haríamos con una carretera o línea férrea, lo que nos da una idea de la magnitud de esta tarea y sobre qué lugares debemos orientar el esfuerzo.

---

10. Recordemos que la poca talla estratégica de Santa Cruz permitió a Blanco Encalada, tras la deshonrosa rendición en Paucarpata, reembarcar intacto al ejército chileno, que luego regresaría al mando de Bulnes para triunfar en Yungay.
11. Pertusio Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 27.
12. Ibidem, p. 24.

4. No es absoluto, *es relativo.* Las relatividades las establecen el tiempo, el espacio y la eficacia con las que queramos o podamos obtenerlo. Estas variables nos pueden dar una serie de definiciones y clasificaciones, como: "permanente o temporal"; "general o local" y "total o parcial", pero serían absolutas aun en sus combinaciones. Por tanto cuando hablemos de control del mar este tiene que *ser definido en duración, extensión e intensidad.* Hablar de control permanente, general y total, por ejemplo, en tiempos actuales es utópico; *el control del mar es pues una situación de grado que transita entre los extremos de estas variables y sus combinaciones.*



"Estar una marina en control del mar significa que en esa buena situación puede ejercer cierta vigilancia sobre el uso del mar, mejor que ninguna otra. El grado de control variará mucho, y está ilustrado primordialmente por el modo en que confiere capacidad para usar el mar para los propósitos propios y para impedir que el enemigo los use para satisfacer los suyos"[13].

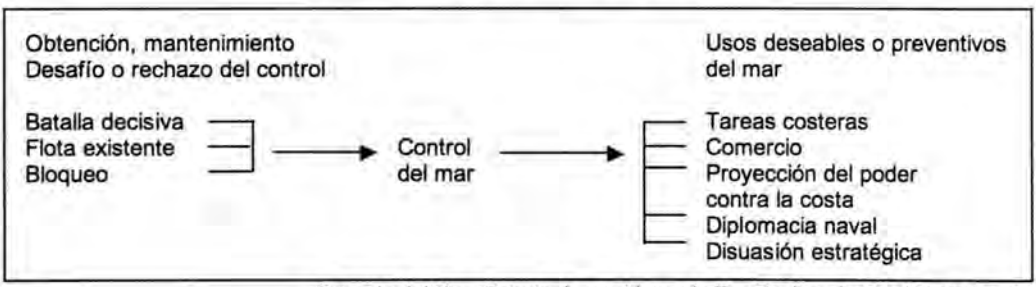
5. *Generalmente* estará *en disputa* y podrá ser *positivo o negativo* en función del propósito y de los medios utilizados para tal. *Positivo* es cuando lo ejercemos y lo podemos utilizar para los fines propios (comerciales o navales), esta tarea está reservada exclusivamente para las unidades de superficie y la aviación naval embarcada. *Negativo* será cuando no le permitimos al enemigo su empleo. Además de las fuerzas de superficie este tipo de control lo pueden ejercer los submarinos o las aeronaves basadas en tierra; pueden negarle el uso al enemigo pero no pueden proteger un convoy, por ejemplo.
6. Dependiendo de la misión o el uso que se le quiera dar, *su obtención requerirá de la concentración o la dispersión de la masa.* Cuando pretendamos, por ejemplo, forzar la decisión en una batalla decisiva o realizar el convoyado de un cuerpo principal, requeriremos la concentración de la masa. De otro lado, si consideramos realizar la guerra de corso contra el tráfico mercante enemigo o asumir la actitud de la flota en potencia, la dispersión será lo más apropiado para proteger a la flota mientras se espera la situación favorable que nos permita actuar ante una vulnerabilidad que presente el enemigo.

13. Ibídem. p 33.

Una propuesta

Bien lo expresa Geoffrey Till en su libro *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* "... el propósito inmediato de una estrategia marítima es disputar el control de mar". Pero este concepto del profesor Till está referido a la obtención y al ejercicio del control en un enfoque operacional, que lo grafica en el cuadro que reproducimos aquí.

Componentes de una Estrategia Marítima



Extraido del libro *Estrategia marítima y la Era Nuclear* de Geoffrey Till, p. 3.

Las clásicas operaciones que considera el cuadro referido, desde mi punto de vista, pueden hoy ya constituir un dogma que hay que evaluar y discutir para ver cuán adaptable es a nuestra realidad y conveniencia.

Cuando pensemos en controlar el mar debemos abstraernos un poco más y darle a nuestro análisis, además del *operacional* que también desciende para abarcar el táctico, un enfoque *estratégico* que abarque no solamente el nivel militar sino que se eleve hasta el nivel político[14] y un enfoque *académico – doctrinario* que acompañe a los otros dos.

Nuestro enfoque estratégico supone considerar aspectos tan importantes como:

1. *El contexto dentro del que se ubica el control del mar*, vale decir, usando nuestro lenguaje, el poder marítimo (poder naval + intereses marítimos); esto implica el desarrollo de una conciencia marítima tanto en la clase gobernante como en la población, que forje la voluntad de apoyar una política naval de desarrollo y defensa. El resto de características que Mahan identifica en un país marítimo las tenemos como ventajas comparativas:
   Geografía y ubicación privilegiada en la cuenca del Pacífico;
   Conformación física, puertos con aguas profundas naturales;
   Extensión de territorio y mar ricos y pródigos en abundancias, los que hemos ido perdiendo a lo largo de la historia por no dar importancia al poden naval; y
   Población suficiente para dotar las naves y realizar las actividades conexas a lo marítimo.

14. Nuestra realidad, a diferencia de la británica, asi lo requiere. Damos, como Geoffrey Till, por descontada la necesidad de convencer al nivel político de la importancia de controlar el mar.

2. *La oportunidad de contar con una Armada* no es un momento mágico que se pueda elegir. Una Armada no se adquiere cuando se necesita como cualquier otro bien, ahí ya será tarde. Su diseño y puesta en servicio toma tiempo y su permanencia en servicio dura años. Una Armada por tanto debe diseñarse, desarrollarse, mantenerse, modernizarse y actualizarse permanente y acertadamente; no hay espacio para apuros, errores o malas apreciaciones; si nos equivocamos lo hacemos para largo tiempo.
3. La dimensión y mantenimiento de la Armada es una *responsabilidad compartida con el nivel político* en la cual los mandos navales deben intervenir. Si bien la decisión de aprobar los programas de adquisiciones y la asignación presupuestal es responsabilidad política, el diseño y la elección de los medios es estrictamente naval, requiere un adecuado análisis y un criterio de oportunidad para que no ocurra lo que nos pasó en guerras anteriores donde llegamos al extremo de contratar una escuadra de corso para que luche por nuestra bandera[15].
4. *La conjunción (conjuntes) de las Fuerzas Armadas* deberá ser tomada en cuenta, no solo por lo que comprendió tempranamente Corbett y que la historia se ha encargado de validar; referente a la definición que se logra en tierra con el Ejército y a lo que las Armadas pueden hacer en su contribución; sino por lo que la Fuerza Aérea puede hacer hoy por la Armada sobre el mar. Un *Mirage*, por ejemplo, puede cargar hasta dos misiles *Exocet AM-39* y volar una considerable distancia sobre el mar para atacar a una fuerza naval enemiga; ayuda nada despreciable para un comandante operacional.
   Este criterio de conjunción tiene que ser utilizado indefectiblemente en el diseño de nuestras Fuerzas Armadas en general, más aún ahora que los presupuestos limitados nos han llevado a manejar el concepto del "Núcleo Básico Eficaz". El diseño de este núcleo debe ser bien meditado sobre una concepción operacional conjunta y debe ser una sólida base sobre la que se construya la periferia que el concepto de núcleo lleva implícita; y que estimo se hará en el futuro cuando los presupuesto vayan mejorando.

Nuestro enfoque operacional deberá considerar, entre otros:

1. *La misión* general que es "*disputar y obtener el control del mar para nuestros fines y negárselo al enemigo*". Aquí encaja el concepto del profesor Geoffrey Till referido a la obtención y al ejercicio del control.
2. *La amenaza*. Cae de maduro que ésta deberá estar en todo momento en la mente de los comandantes. Aun cuando parece obvio es conveniente precisar que la amenaza debe ser tomada en cuenta para la

15. La escuadra corsaria de cuatro naves, al mando del francés Juan Blanchet, luchó por la Confederación Perú-Boliviana y fue derrotada por la escuadra chilena en el combate naval de Casma, el 12 de enero de 1839.

concepción estratégica en cualquiera de los niveles de conducción, así lo evidencian las lecturas de los autores referidos. Castex en su obra transmite la preocupación francesa por la supremacía de la flota británica; y los ingleses como Colomb, Corbett y el mismo Geoffrey Till dejan ver su preocupación por la invasión de la Isla por cualquier potencia continental. Identificar la amenaza es importante para el diseño también y esta debe incluir no solo medios, también hombres y voluntades.

3. Hemos visto que las concepciones ortodoxas consideran la *concentración* y la *dispersión* (de la masa) en correspondencia con la *obtención* y el *ejercicio* del control del mar (área geográfica, espacio), por un lapso determinado (tiempo). Nuevamente nos reúnen las tres dimensiones de la Maniobra Estratégica Operacional (M.E.O.). Como vimos también, producto de los adelantos tecnológicos, el concepto de control se ha relativizado más de lo que ya estaba y así como él, los conceptos de concentración y dispersión también lo han hecho por las mismas razones.
   La concentración (dispersión) como siempre está en función de la capacidad de apoyo mutuo entre unidades para ataques coordinados que optimicen el empleo de misiles y dificulten la defensa enemiga, triangulaciones de MAGE en guerra electrónica, etc. Pero hoy una disposición de buques separados a 20 millas puede estar concentrada.
4. *La utilización de los medios navales y conjuntos*, ello requerirá un profundo conocimiento y estudio de la "estrategia operacional" y el manejo adecuado de los conceptos a ella inherentes como son, entre otros, la Maniobra Estratégica Operacional Conjunta y sus dimensiones, el principio militar fundamental de la guerra, noción de equilibrio y centros de gravedad, concentración y dispersión, niebla y fricción, logística, reglas de enfrentamiento, etc. Ya mencionamos que Castex, por su importancia, dedicó un tomo completo de su obra a la maniobra estratégica en el mar. Su estudio, más el conocimiento de la historia naval, darán al comandante las herramientas necesarias para que basado en su experiencia profesional aplique su cuota de creatividad.

Nuestro enfoque académico doctrinario será importante, porque tanto el estratégico como el operacional no progresarán apropiadamente si no son acompañados de una adecuada evolución de las doctrinas y de las estructuras académicas profesionales. He aquí donde aporta la influencia del Almirante Herbert Richmond, cuando dice que las estructuras organizativas deben estar orientadas prioritariamente a "... *la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*". Esta aseveración es importante y concordante con el objetivo del ensayo que nos ocupa.

Para ilustrar la importancia de esta perspectiva, citaré un ejemplo sobre las viejas doctrinas aliadas para la guerra

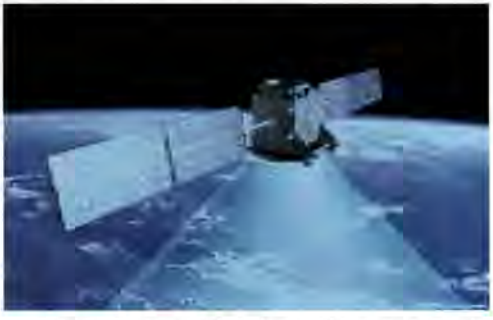
antiaérea. Estas consideraban la disposición de unidades en formación de rombo para enfrentar un ataque de la aviación enemiga, concentrando la masa y el poder de fuego antiaéreo por sectores. Sería impensable en la actualidad mantener esta doctrina, pues la aparición de armas como el misil aire-mar hacen inoperante la disposición, los buques ni siquiera tendrán a la vista a la aeronave lanzadora y su concentración los hará más vulnerables a la detección y al ataque. Si hubiéramos continuado educando a nuestros oficiales en esa doctrina, además del alto precio que pagaríamos en combate, su pensamiento estratégico no podría evolucionar adecuadamente.

Nuestros oficiales deben seguir siendo educados apropiadamente y tienen que adquirir temprano el "valor político"[16] que les permita contribuir al pensamiento estratégico institucional, sustentar y defender en cualquier foro los planteamientos y concepciones de la Marina de Guerra del Perú y cuando sean comandantes operacionales estar a la altura de las circunstancias.

Colofón

A la tercera dimensión que introdujo Castex en el análisis estratégico (geografía vertical), debo agregar una cuarta que de algún tiempo atrás emplean las grandes potencias con indudable influencia en sus concepciones estratégicas y en la conducción de las operaciones y que de hecho está teniendo incidencia ya en las estrategias de potencias menores como las de nuestro entorno. Me refiero al aeroespacio en el cual orbitan satélites que exploran el planeta entero y por ende también los océanos.

Para graficar la trascendencia de esta cuarta dimensión aeroespacial en el contexto estratégico del control del mar, la sumilla de Sir Walter Raleigh que abrió el ensayo, podría quedar parafraseada de la siguiente manera:



"Aquel que domina el aeroespacio domina el mar, el que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo".

Pero no hay que perder de vista que a pesar de la influencia de esta cuarta dimensión, el control del mar seguirá teniendo la misma importancia que tiene hoy, mientras no aparezca en el mundo otro medio de transporte más rentable que el marítimo.

16. Concepto que acuña Alfred Mahan para referirse a la capacidad que debe tener un oficial de alta graduación para interactuar adecuadamente con el nivel político, con la debida abstracción estratégica.



BIBLIOGRAFIA

Castex, Raúl. *Teorías Estratégicas,* Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1938.
Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Mahan, Alfred. *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995.
Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988.

yogurt GLORIA®

Plus

DALE NIVEL A TU ALIMENTACIÓN

PROBIÓTICOS

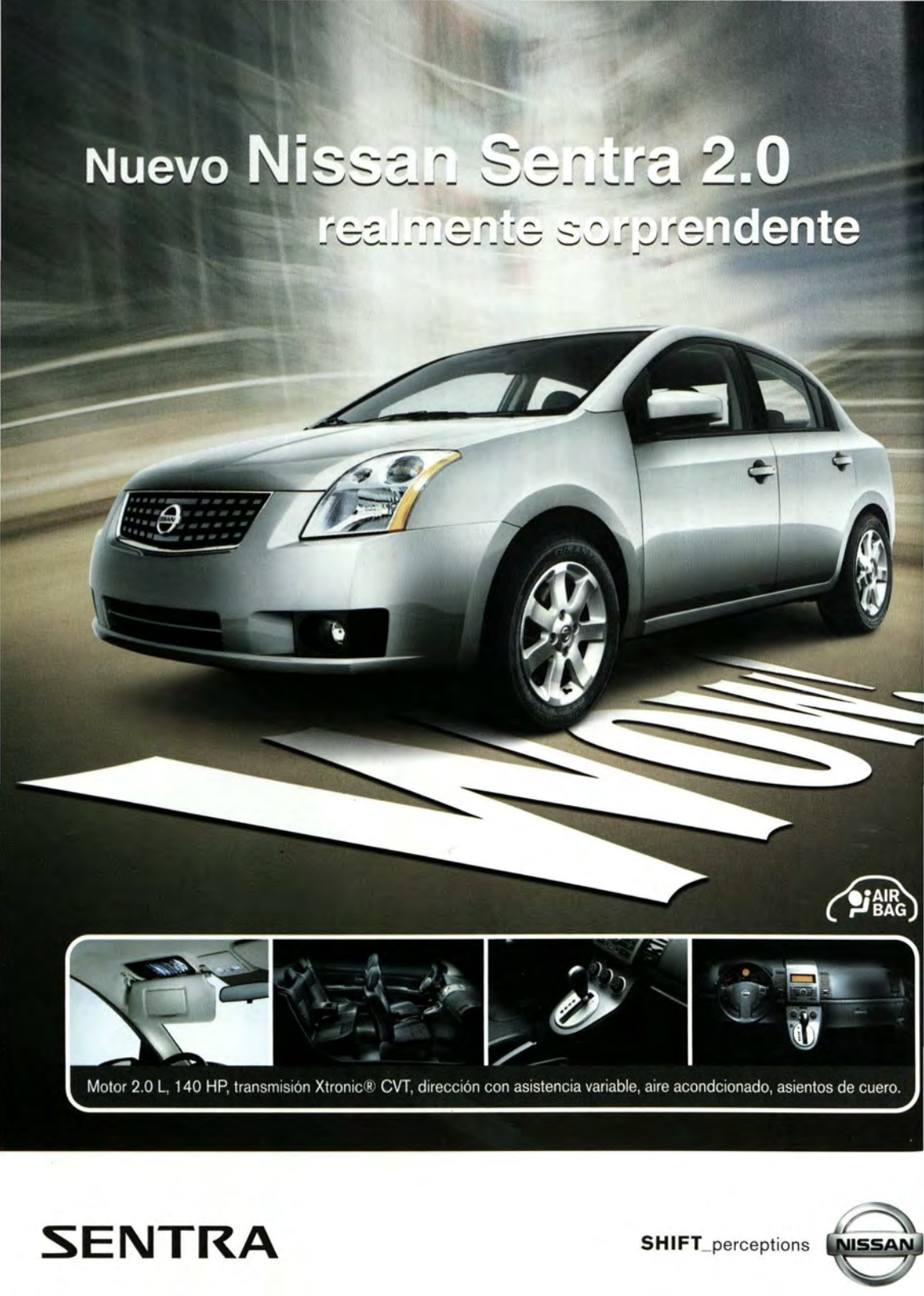
- Ayudan a suprimir las bacterias dañinas.
- Promueven el desarrollo de la flora intestinal benéfica.

PREBIÓTICOS

- Potencian las acciones de los probióticos.
- Ayudan a mejorar la digestión.



Nuevo Nissan Sentra 2.0
realmente sorprendente



AIR BAG

Motor 2.0 L, 140 HP, transmisión Xtronic® CVT, dirección con asistencia variable, aire acondcionado, asientos de cuero.

SENTRA

SHIFT_perceptions

NISSAN

Maquinarias
NISSAN MAQUINARIAS S.A.

NISSAN TEST DRIVE

Ingresa a **www.nissan.com.pe** o **www.maquinarias.com.pe**
y realiza una **prueba de manejo** en nuestra red de concesionarios.
Central Telefónica: 614-5555

Maquinarias recomienda el uso de combustible
PRIMAX

Financiel
Banco de C
BC

La intervinculación sudamericana a través del Perú

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

A. Situación general

Haciendo abstracción de la problemática mundial de la población que marca el paso entre el siglo XIX y XX de un mundo casi vacío, a un mundo casi lleno y que los aspectos ecológicos y climáticos están sometiendo al mundo a nuevos desafíos y grandes designios y que por tanto los escenarios varían hacia la lucha por los recursos naturales esenciales. No obstante ello, es bueno hacer análisis de los aspectos intervinculatorios.

La historia común, pero en especial la situación geopolítica del Perú respecto a los países vecinos, ha planteado la tesis bioceánica de un país que por su ubicación estratégica no sólo en el Ande, en el Altiplano y en la cuenca amazónica debería ser el paso obligado de los cuatro hemisferios del mundo: Norte al Sur, Este al Oeste y viceversa. Sin embargo, no se ha tenido clara conciencia, en los gobiernos, de esta realidad y si se la tuvo alguna vez no se la proyectó en el contexto a largo plazo con una cuidadosa planificación vinculada a nuestra política exterior.

Uno de los aspectos relevantes de esta perspectiva geopolítica ha sido y lo sigue siendo con una especial connotación en nuestros días, el eje de intercomunicación que vivifica la Hoya Amazónica, por su vinculación con los ríos Paraguay y el Paraná; también a través de ellos con la cuenca atlántica y a su vez con el altiplano, el Alto Perú. El Proyecto "Callejón de los Libertadores" entre Argentina y Perú es una expresión de una visión integradora de comunicación vial desde Salta,

Argentina, hasta Lima y otros lugares de la costa peruana.

La situación del Perú en su calidad de país marítimo, cuyas costas no están infranqueablemente aisladas de la cuenca amazónica y del Plata, es a diferencia de los demás países sudamericanos sin excepción, el único que podría constituirse en la gran solución para las llamadas "medianas potencias emergentes" de la región: Brasil y Argentina, quienes en su afán de lograr sin complicaciones su accesibilidad económica y rentable hacia la Hoya del Pacífico, dentro del contexto de una macroeconomía altamente competitiva e integrada, han definido que los caminos carreteros, fluviales y ferrocarrileros complementados con rutas aéreas y aeropuertos son en la América del Sur la única realidad viable y tangible con perspectivas de gran alcance en el actual siglo XXI, siendo quizás la más importante de la región a través del Perú, tanto más que de Chile.

Toca a nuestro país tomar conciencia de estas expectativas y proyectarse al unísono con los países de la Cuenca del Plata con Bolivia, para que sirva de nexo necesario entre el integrado teatro de operaciones de esos países y conjugando sus grandes expectativas en el gran escenario actual del siglo XXI.

En conclusión, de la situación general de las condiciones y posibilidades de aprovechamiento de los factores vinculatorios del Perú con sus vecinos, se puede expresar lo siguiente:

Bolivia tiene energía y agua. Está también sumamente inestable en su cohesión política, económica y social, además de ser un país mediterráneo. No obstante, tiene una historia y geografía muy ligadas y semejantes al Perú.

Chile tiene mineral de cobre abundante, cuya explotación y transformación de valor agregado requiere agua y energía que escasea, además de la demanda de bienestar para la población del norte. Para impulsar su desarrollo necesita más energía y agua. Integralmente tiene estabilidad, fuerza de cohesión económica y social, además de una fuerza militar disuasiva y ofensiva asegurada. También su historia adquiere importancia con la independencia, lo que demarcó una conciencia geopolítica propia e inducida de Europa hacia intereses expansionistas y de hegemonía marítima propiciada por el dominio inglés de los siglos XVIII y XIX.

El Perú está con miras de gran expectativa en su estructura de ordenamiento territorial llevando adelante un proceso de descentralización y regionalización importante, pero que, al mismo tiempo, ha liberado fuerzas políticas y sociales de empeños desarrollistas que suponen riesgos a la cohesión e identidad nacionales, lo que demanda gobernabilidad y gran entendimiento entre peruanos.

Asimismo, el Perú tiene recursos naturales variados y esenciales y también está aprovechando todas las expectativas comerciales de producción con valor agregado e intercambio con los mercados externos pero, paradójicamente, también existen grandes corrientes autárquicas provinciales y caudillistas que afectan la cohesión de la nación peruana.

Las fuerzas armadas están buscando neutralizar desprestigios, pero a la vez están sobrellevando corrientes de reestructuración divorciadas de las necesidades propias de la seguridad integral peruana.

El Perú necesita espacio político, económico y social para encontrar equilibrios de desarrollo y defensa frente a las corrientes geopolíticas actualizadas y mirando el futuro tanto en la sub-región como en el mundo.

B. La Cuenca del Pacífico y sus proyecciones. Realidad y perspectivas

El gran Arnold Toynbee, en su magistral obra *Un Estudio de la Historia*, nos manifiesta que la humanidad en su acontecer histórico ha discurrido en dos grandes escenarios; el Mar Mediterráneo en la antigüedad y el Océano Atlántico desde los tiempos modernos hasta nuestros días. El primero fue el *mare nostrum* del Imperio Romano, el gran escenario de la antigüedad europea en donde se consolidaron las notas más geniales de la cultura occidental cuyo espíritu se mantiene hasta nuestros días; basta solamente recordar al genio de los espíritus egipcio, fenicio y medo, así como la grandeza del helenismo en Alejandría, que tuvieron al Mediterráneo como el gran escenario de los acontecimientos que les dieron inmortalidad.

Con el descubrimiento del nuevo mundo una nueva cosmovisión fue generada en el viejo mundo dentro de los parámetros de la cultura, la economía y la política. Las relaciones internacionales y el Derecho que las regula, empiezan a tener una nueva realidad y vigencia importantísimas en la Historia; es así como el Atlántico se constituyó en la ruta obligada de las grandes potencias marítimas, de vocación imperial y hegemónica no sólo europea, sino mundial.

Entonces, el siglo XX, según Toynbee, es la oportunidad histórica de la Cuenca del Pacífico y proyectada al siglo XXI. Es evidente que la historia de la humanidad ya tomó cuenta de los rumbos apenas previsibles, a juzgar por lo que ya constituye una realidad premonitoria, que está dando al mundo una nueva tónica. Estimamos que los actores más importantes de este nuevo escenario son la República Popular China y el Japón, cuyas realidades histórico-culturales se constituirán en los grandes parámetros de las relaciones internacionales entre Oriente y Occidente, especialmente en las de carácter económico.

Es así que para el 2000, la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático), constituida por Malasia, Singapur, Tailandia, Indonesia, Filipinas y China, concretó la unión al Tratado de Libre Comercio (Estados Unidos, Canadá y México). Para el año 2015 se unirán Japón y China, cada uno dentro de términos especiales, en tanto esta última área, la del Pacífico, ejerza control de las tendencias proteccionistas de la Unión Europea. Por otra parte, la CECP (Comisión Económica de la Cuenca del Pacífico) al término de su undécima reunión (setiembre de 1995, en Beijing) informó que la cuenca del Pacífico será la región del mundo que más crecerá económicamente.

De las grandes conferencias en este nuevo escenario del siglo XXI, debemos resaltar como importantes, sin descartar lo singular de su organización, su gran importancia para el Perú, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata.

En primer lugar debemos mencionar al PBEC o CECP (Consejo Económico de Cooperación del Pacífico) constituido por empresarios, por algunos estados y representantes del mundo académico de la región y de algunos países interesados. En su reunión de 1995 dieron a conocer la realidad y expectativas del "gran mercado" que se avecina en la zona, que tomará especial incremento en el presente siglo. El Perú, Chile y México son miembros de la Conferencia.

La ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) está perfilada en la actualidad como otra de las grandes conferencias de la zona, a ella no tiene acceso ningún país que no sea asiático. Por otra parte, y desde los años 60, encontramos al PAFTAD (Consejo para el Desarrollo del Comercio del Pacífico) que promueve la cooperación financiera entre sus miembros, constituido por diversos países de la región que en su oportunidad la requiera. Se halla igualmente la ANSA (Asociación Nacional del Sur del Asia) que reúne 17 países asiáticos cuya labor fundamental es la cooperación tecnológica y la gran apertura de un mercado zonal. La más importante de las Conferencias, dentro de una estimativa extra-zonal y de largo alcance, es la APEC(Conferencia para la Cooperación Económica de Asia Pacífico) constituida en 1989 por *Australia, Brunei, Canadá, Chile, República Popular China, Indonesia, Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, Nueva Zelandia, Singapur, Taiwán, Tailandia, Estados Unidos de América, México, Perú y Papúa Nueva Guinea*, en total 19 países. Es necesario advertir que esta Conferencia no sólo reúne a países asiáticos sino a todos aquellos que sean ribereños de la Cuenca del Pacífico interesados en su proceso. En 1994 sus miembros decidieron que la organización dejara de ser un foro de carácter solamente consultivo para que se constituya en el motor y la generatriz de la apertura del comercio entre sus miembros a fin de poder iniciar un proceso de eliminación de barreras arancelarias. Chile, otro país ribereño de la Cuenca, ya es miembro activo de la Conferencia; Perú solicitó su ingreso en 1994 y en 1996 fue aceptado como miembro activo para 1998, es decir, con todos los derechos y obligaciones exigibles en esa calidad. Estimamos que la APEC, en el escenario Asia-Pacífico, constituye en la actualidad el gran competidor, con un futuro realmente espectacular, de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) que siendo de corte occidental reúne igualmente a algunos de los países de ASEAN. Esta organización está conformada por 24 estados, muchos de ellos de los más desarrollados e industrializados del mundo, y tiene su sede en París. Son sus integrantes: Alemania, Austria, Australia, Bélgica, Gran Bretaña, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, España, Francia, Grecia, Holanda, Islandia, Irlanda, Japón, Luxemburgo,

México, Nueva Zelandia, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza y Turquía.

La realidad de la Cuenca del Pacífico nos permite vislumbrar, con meridiana claridad, la enorme importancia que tiene para el concierto económico, no solamente de la zona sino en el orden mundial de las relaciones internacionales, que si por el momento y hasta por algunas décadas más se perfilan en el contexto del dominio económico, financiero y tecnológico, es muy presumible –y para ello hay signos premonitorios– que igualmente lo sean para una nueva concepción de las relaciones entre los grandes sistemas de integración cultural y tecnológico y finalmente de la política en el escenario mundial. No se debe olvidar que el ahorro interno y las grandes reservas mundiales se encuentran en la zona Asia-Pacífico (Taiwán solamente tiene 500 mil millones de dólares de reservas) y que el Japón, ahora "la Locomotora del Pacífico" no solamente es uno de los grandes exportadores de capital financiero en el mundo sino que por su gran poder y potencial económico podrá llegar a constituirse próximamente en otro miembro más –al igual que Alemania– del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con derecho a veto y asiento permanente.



Debemos advertir que está llegando la hora de China Continental, pues se avizora su grandeza con el correr del siglo XXI. La vieja sabiduría china está dando lugar a una captación de mercados en el exterior "capitalista", supeditándose para el efecto a las normas del mercado internacional, entre ellas las de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y a las reglas de inversión y de la bolsa mundiales.

C. El Perú y la intercomunicación entre la Cuenca del Pacífico, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata

Se ha hecho una reseña de la presencia, fisonomía e importancia actuales del escenario del siglo XXI constituido por el otrora Mar del Sur u Océano Pacífico. Los logros y las expectativas en la hora presente son realmente espectaculares, ello nos lleva a vaticinar, como habíamos dicho, que el Asia Pacífico será uno de los grandes actores de la Historia Universal en el siglo presente. Pero bien, si esto es harto evidente ¿qué significa la gran promesa del escenario del Pacífico para el Perú? Nos hemos referido a la estratégica ubicación del Perú en Sudamérica, en el que se cruzan todas las rutas del hemisferio. Importancia especial para el tema que nos ocupa, es la vinculación geopolítica con los países de la cuenca del Plata, el occidente amazónico del Brasil, el Chaco paraguayo y el altiplano boliviano. Por supuesto que tanto el Perú como Bolivia son el eslabón geopolítico de interconexión de los países del Asia-Pacífico con los de la cuenca amazónica y del Plata; en otros términos, a través del Perú y Bolivia se podría efectuar una interconexión con el Atlántico, la que en su tránsito lo haría también con todos los países del Este de Sudamérica. Bien se conoce la situación especial de Bolivia de país mediterráneo y la necesidad de su salida al mar.

D. Modernos enfoques geopolíticos sobre América del Sur

Durante toda la historia, tener acceso a los recursos naturales ha sido uno de los pilares del poder nacional. En base a esta afirmación, el efectivo uso de los recursos naturales de Sudamérica está remodelando las relaciones entre los países de la región.

El desarrollo de América del Sur ha estado limitado por la falta de acceso al interior del continente, desincentivando las potenciales exportaciones de enormes producciones en actividades como agricultura, energía y otros productos.

Es así cómo, con las nuevas relaciones de intercambio que propicia la exportación de productos del centro sudamericano a través del Perú hacia la cuenca del Pacífico, repentinamente la interconexión de capacidades productivas de los recursos naturales a la industria de valor agregado está colocando a Sudamérica como un importante jugador en la economía global del siglo XXI. Además, este acceso barato hacia el Pacífico de los recursos naturales del interior de Sudamérica está atrayendo industrias a toda la región.

En este sentido, el comercio intrarregional es la fuerza impulsora y

benefactora de estos cambios. Asimismo, las nuevas rutas terrestres y aéreas con caminos que están siendo construidos a través de los Andes enlazarán el centro sudamericano con el Pacífico para el tránsito de camiones y ferrocarriles, convirtiéndola en tierra de apertura para la producción agrícola y de oportunidades para que los pobres escapen de la pobreza.

Entonces, países tales como Paraguay y Bolivia, también el Mato Grosso al sur de Brasil, se convertirán en los nuevos ejes del transporte y de la producción hacia el Pacífico a través del Perú.

Asimismo, con una movilización de fuentes de energía, las reservas de gas natural y petróleo en grandes cantidades del Perú y Bolivia proporcionarán energía abundante y barata que podrá ser movilizada y transformada en desarrollo económico sostenible. Quiere decir que indefectiblemente esta transformación alcanzará a los países del interior, pues Bolivia y Paraguay se convertirán en el cruce de rutas comerciales hemisféricas desde la Argentina y el Brasil hasta el Perú.

De las fuentes de energías totales del mundo, América del Sur y el Caribe tienen la más grande fuente de energía renovable, que abarca aproximadamente el 35%, mientras que los países industrializados representan menos del 2%. Actualmente, el 70% de la energía eléctrica de esta región es el resultado de fuentes renovables, pues los países andinos, Ecuador, Perú y Venezuela, nunca carecerán de la capacidad de generar energía eléctrica, porque los recursos hidráulicos son abundantes para producir energía, propiciando cada vez más importantes aportes al desarrollo socioeconómico con la terminación de sus redes nacionales de energía eléctrica integrada.

E. Desventaja geopolítica de la abundancia de recursos naturales

Evaluando la capacidad de generación de energía de la central de Itaipú que ingresa para uso del Paraguay, por su minúscula demanda interna actual, le permite ser uno de los pocos países en el mundo donde su gobierno puede financiar el desarrollo sin cobrar impuesto sobre la renta.

Esto explica las desventajas que puede producir la abundancia de recursos naturales respecto al desarrollo económico, pues, históricamente, los países ricos en recursos se han quedado atrasados respecto de países con escasos recursos.

También esto explica las muchas causas por la que países de base económica minera como el Perú, han tenido economías de estrecho desarrollo, permitiendo la concentración de riqueza, productos de esa actividad, en las élites extractoras y que gocen de la bonanza sin tener que crear una industria de valor agregado en esos países mineros.

Claro está que, con el intercambio de la riqueza mineral de los Andes, como el oro, plata, hierro, cobre, zinc, latón, manganeso y otros metales exóticos se podría provisionar de energía para la economía global por siglos.

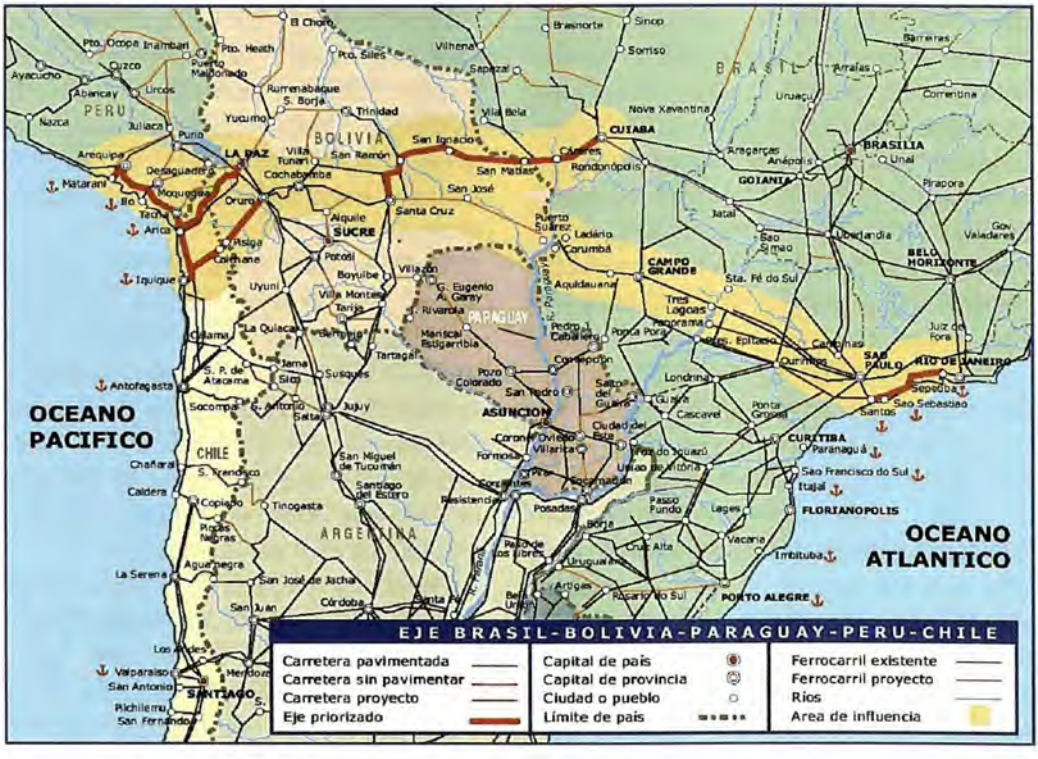
F. Planes de desarrollo de intervinculación

El potencial para el crecimiento alrededor de los proyectos de transporte y de infraestructura que ya están siendo planeados, es el futuro de América del Sur. Ejemplo de ello es que el Banco Interamericano de Desarrollo ahora está estudiando el Plan Integral IRSSA para cruzar los Andes entre Chile y Argentina, entre Brasil, Bolivia y el Perú, también en el Ecuador, Colombia y Venezuela, con carreteras y ferrocarriles, así como con rutas aéreas.

Asimismo, un plan maestro para el transporte y la energía en los países andinos fue terminado recientemente por la Corporación Andina de Desarrollo.

Nadie duda de que la interconexión vial produce ventaja geopolíticas que deben ser adecuadamente aprovechadas por los países involucrados, pues el comercio intrarregional crece y las rutas de comercio cruzan del interior hacia el Pacífico liberando el rico potencial agrícola de producir para los mercados globales, lo que hará que los países involucrados ocupen un papel más estratégico en el desarrollo económico de la región.

Es así como están casi completos los trabajos sobre las redes de camino y tubería para manejar el comercio



intrarregional entre los países de Paraguay y Bolivia. Asimismo, recién los ferrocarriles privatizados se están modernizando, proporcionando corredores para el uso de diversos transportes desde el Atlántico al Pacífico, con el agregado del establecimiento de rutas aéreas y la modernización de sus terminales, complementando el horizonte de integración sudamericana.

Para ello, también el Brasil está construyendo una de las conexiones ferroviarias más grande del mundo, el Ferronorte de 5270 Km, para permitir que los productores de trigo del interior lleguen a los mercados globales. Asimismo, se esta trabajando en completar las redes de camino hacia el Pacífico a través del Perú con ferrocarril, lo que aumentará el volumen y bajará los costos.

Pero, alrededor de todo ello, no se debe dejar de lado la paradoja de propiciar riqueza atendiendo todas las demandas de conservación del ambiente, pues los caminos carreteros y ferrocarriles cumplen una interconexión económica rentable entre centros de producción y de transporte y consumo. También, por río, mediante canales y esclusas aunque con un costo inicial alto. La rentabilidad de usos fluviales, sin embargo, como canales, el impacto de la hidrovía sería tan importante para el desarrollo de la región como el río Mississippi lo es para los Estados Unidos.

Pero, también su impacto ambiental sigue siendo polémico, ya que representa una amenaza pantanal, pues se formaría una de las tierras pantanosas más extensas del mundo, sobre todo en la amazonía.

G. La importancia de la semilla de soya

Las sabanas del Brasil –monte árido desde hace solamente 20 años– con las nuevas rutas de transporte, ahora producen el 25% de los 80 millones de toneladas de grano mundial, colocando al Brasil en el segundo lugar como más grande productor de soya en el mundo, Estados Unidos es el primero. Así también la región Santa Cruz de Bolivia, en las estribaciones de los Andes, se ha levantado en solo 10 años para ocupar el sexto lugar en la producción de soya en el mundo, generando un gran atractivo para fuertes inversiones de las principales compañías agroindustriales del mundo, incluyendo las multinacionales Cargill, Continental Grain y Archer-Daniels-Midland.

Es indudable que con los muchos millones de acres potencialmente productivos en la región de Santa Cruz-Mato Grosso que aún no han sido cultivados, hay grandes probabilidades que con el transporte razonable, la producción agrícola de la región podría fácilmente triplicarse.

El transporte por río y por carretera también facilitarán el desarrollo de algunos de los depósitos minerales más ricos del mundo –tales como los gigantescos depósitos del mineral de hierro del Muntun de Bolivia meridional– proporcionando también el acceso del mercado para otros productos a granel como la madera de construcción, la piedra caliza y los productos petroquímicos.

Asimismo, por el Perú en el norte, el transporte vial terrestre y fluvial permitirá movilizar los fosfatos y otros productos mineros y agroindustriales hacia Brasil y permitir intercambios por el Amazonas peruano-brasileño.

H. Destino: América del Sur

Las importaciones y exportaciones de América del Sur ascendieron tan rápidamente a fines del siglo pasado que la región se encumbró como el destino para los envíos en contenedor hacia Europa y Estados Unidos.

Como es factible prever, el impacto geopolítico de estos cambios transformará Sudamérica. Por ejemplo, una carretera rápida de Buenos Aires a São Paulo podría despertar a Montevideo, Uruguay, cuyos puertos son más profundos y suministrarían movimiento económico más fácilmente al Brasil meridional y sus ricas tierras del interior.

Asimismo, en la costa del Pacífico se tiene que prever la instalación de infraestructura portuaria por parte del Perú con puertos mayores profundos y competitivos que acopien importación-exportación con carreteras, ferrocarriles, cabotaje menor y transporte aéreo para movilizar las cuencas del Plata y la amazonia hacia la cuenca del Pacífico.

Así también, se tendrá que perfilar acciones y posiciones de prioridad para el desarrollo portuario en el Perú y un control integrado de desarrollo y defensa marítima acorde con el derecho internacional.

Las rutas y caminos nuevos penetrarán hacia el interior ahora aislado y se extenderán de costa a costa entre el Pacífico y el Atlántico. Esto generará repercusiones enormes para los pueblos sin salida al mar de Bolivia y Paraguay y beneficiará a toda Sudamérica.

Como resultado de todo esto, América del Sur no lucirá igual en el futuro, pues cambiará el concepto vinculatorio de las históricas rutas de comercio de América del Sur que surgieron de poblaciones arrimadas a lo largo de la costa con salida a Europa y a Norteamérica, haciendo de los países interiores estados marginales al desarrollo de América del Sur.

Entonces, el desafío del Perú en el Pacífico es poner en uso toda una red portuaria acorde a esta demanda y desarrollar la intervinculación sudamericana con la cuenca del Océano Pacífico.

Por ello, mirando al futuro, el Perú tendrá que atender todas las demandas de infraestructura de transporte aéreo, marítimo y fluvial así como de instalaciones terminales para la circulación moderna de la cuenca del Pacífico y entre sus puertos logísticos de cabotaje.

Además de diseñar políticas de explotación marítima, minera, energética, etc., acorde con el desarrollo y elevación de los intercambios de productos con valor agregado y competitivos. Para ello, se requiere el designio de propósitos de culturización educativa, profesional, técnica, artística, etc., con respaldo de los avances de las tecnologías disponibles y necesarias.

Los intereses nacionales

"Los Príncipes gobiernan a las gentes, y los intereses dominan a los príncipes"
Duque Henri de Rohan, 1638.

Capitán de Navio (r)
Luis Alfaro Garfias

Sinónimo de cuestión de Estado, interés público, voluntad general y otros, el interés nacional es una antigua herramienta política que sigue evolucionando en los países desarrollados, y que exponemos a continuación, porque estamos convencidos de que su desarrollo y aplicación en nuestro país, mejoraría los actuales niveles de gobernabilidad.

El interés nacional, según Hans J. Morgenthau, es parte del espíritu de los próceres y, por lo tanto, el concepto que guía la política exterior de los Estados Unidos. El concepto de interés nacional, para él, contiene dos elementos:

1. Lógico y necesario.
2. Variable y determinado por las circunstancias sociales.

En lo que respecta a "lógico y necesario", el análisis de este estudioso permite afirmar que es equivalente a la seguridad nacional. Morgenthau combina ambos elementos y describe al interés nacional como la supervivencia física, política y cultural de la nación.

Para nosotros el interés nacional es el común denominador que diseña el futuro de una Nación y cuya búsqueda o protección es indispensable para alcanzar el bienestar[1] y la seguridad[2]. La visión de "futuro" del interés nacional permite orientar, promover y alinear[3] los esfuerzos a largo plazo, que es similar al arrastre que proporciona la "visión" en cualquier tipo de organización.

¿Cómo determinar los intereses nacionales? Consideramos que es necesario ejecutar técnicas de prospectiva estratégica, con la necesaria participación de representantes de las organizaciones políticas, sociales, religiosas, empresariales, universitarias y otras.

1 Recientes estudios relacionan al bienestar con el reconocimiento, si analizamos sistémicamente. ¿Qué es el reconocimiento? Podemos interrelacionar las creencias, con los sentimientos y las actividades de cada ciudadano en su medio, como son: trabajo, participación, respeto, libertad, educación, justicia, seguridad, consideración, sueldo, prestigio, costumbres, propiedad, equidad, etc.

2 Cada día se viene ampliando el término seguridad, desde el concepto básico proveniente del latín *securitas* –que significa sin preocupación o temor– hasta términos como seguridad económica; reduciendo así la distancia o el paralelismo establecido con el bienestar –en publicaciones de política o doctrinas militares– e interrelacionándolos mucho antes del infinito.

3 Alinear, desde una perspectiva organizacional, consiste en hacer conocer la estrategia a las personas; la función de alineamiento también es conocida en el mundo empresarial como "patrón integrado de comportamiento" y en el caso de los elementos estratégicos empresariales, para que la empresa tenga éxito es indispensable que "todos los integrantes de la empresa deban conocer la estrategia y trabajar en función de esta".

La historia y las costumbres se deben tomar en cuenta, sin olvidarnos que estas corresponden a la retrospectiva –constituyen la visión del espejo retrovisor de una Nación–. Sin embargo, es fundamental mirar hacia el futuro para determinar los escenarios probables, y de allí seleccionar un escenario apuesta, en el que se tenga presente las necesidades y aspiraciones de la Nación, las futuras amenazas y el probable juego de los principales actores que actúan nacional e internacionalmente.

Hemos estado acostumbrados a que cada gobierno con intereses partidarios estableciera su propia agenda; el Acuerdo Nacional es un interesante avance político, sin embargo le falta metodología y continuidad al proceso, que posibilite mejorar la estructura, la operatividad y la participación.

Si observamos al Perú desde una perspectiva social étnica, pluricultural y multilingüe, el interés nacional –por las propiedades de común denominador–, es llamado a convertirse en el principal factor de consenso y de unión estructural (cohesión).

Como se mencionó en el caso de las naciones, los intereses nacionales vienen a ser la visión de una nación. La formulación y publicación de los intereses nacionales[4] posibilita el alineamiento y estructuración de todas las organizaciones tanto estatales como privadas. Los intereses fijan el rumbo preciso hacia dónde deben de apuntar todos los esfuerzos de desarrollo y defensa de un país.

Los intereses mueven al mundo, y son los que generalmente originan la mayoría de las actividades del quehacer humano. Razonando sobre los intereses e inquiriendo sobre la respuesta que buscan, podríamos clasificar a los intereses por el tiempo que se necesita para alcanzarlos y por el número de beneficiarios.

Analizando el tiempo de respuesta promedio, para los diferentes tipos de intereses, podríamos afirmar que para el caso de los intereses personales o individuales, se estima que en promedio su respuesta es a corto plazo.

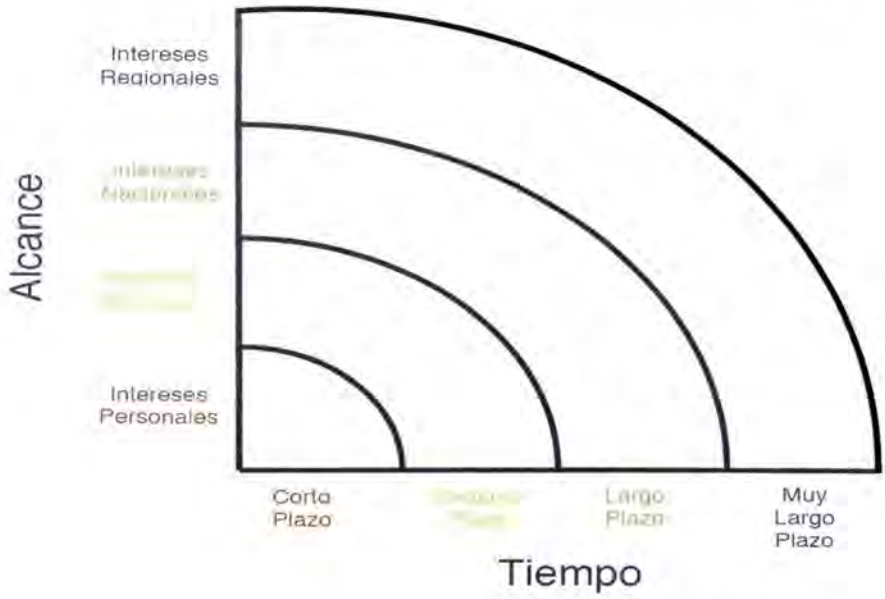
En el caso de los intereses de grupo, podríamos afirmar que estos se satisfacen mayormente a mediano plazo.

Para el caso de los intereses nacionales, estos requieren necesariamente del largo plazo. Los intereses nacionales deben orientarse básicamente a alcanzar mejores niveles de bienestar y seguridad de una Nación. Normalmente, esta orientación tiende a modificar las estructuras del Estado, por lo que se requiere del largo plazo para que se diseñen las nuevas estructuras, se prueben, se implementen, se asienten y funcionen eficazmente.

---

4 Algunas metodologías para establecer los intereses nacionales, recomiendan iniciar preguntándose: ¿Qué amenazas internas y externas tenemos? Las amenazas se priorizan y para contrarrestarlas se diseñan los intereses nacionales, teóricamente las de mayor connotación son las externas, debido a que de ninguna manera podrían prevalecer los intereses extranjeros sobre los nacionales, sin embargo, en la práctica las amenazas internas son las que mayor peligro revisten, por el número, por las diferentes formas de enmascaramiento y por la dificultad de establecer los vínculos de relación, para establecer cómo armonizan, responden o están al servicio de intereses o ideologías extranjeras.

En el siguiente gráfico se combina el alcance de los diferentes tipos de intereses, con el tiempo promedio que requiere su posible realización.

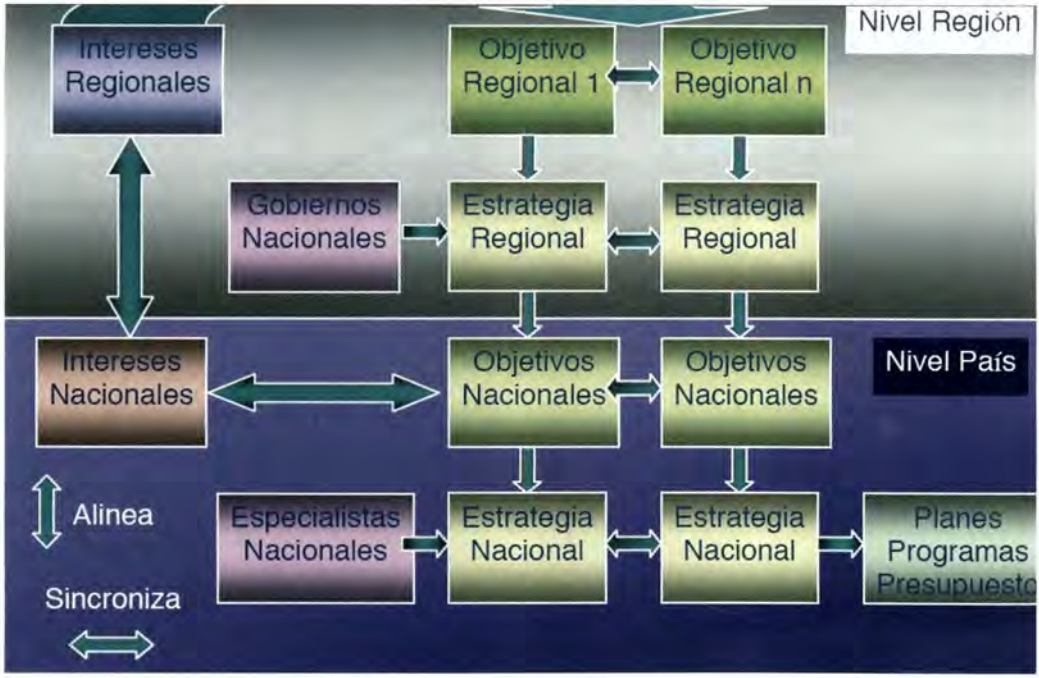


Es imprescindible indicar que el establecimiento de los intereses nacionales[5] no debe ser confundido con formas de nacionalismo, porque estas con el tiempo se orientan hacia el odio de todo lo extranjero; el nacionalismo analizado sistémicamente, crea un círculo vicioso el cual, cada vez se va retroalimentando –cada día ser más nacionalista– en la búsqueda de la esencia básica que pueda integrar más a una nación, por ejemplo, la raza pura que proclamaban los nazis.

Revisando la historia, la mayoría de aventuras nacionalistas han afectado el desarrollo de los países. Cuando el enfoque es en los intereses nacionales, el análisis se hace más objetivo, porque estos responden a matrices, en las cuales no se deja nada al azar y siempre se prioriza y beneficia las acciones más convenientes para alcanzar el bienestar y seguridad requerida.

Si las formas de empresa, inversión y tecnología extranjeras son convenientes en determinado sector, bienvenidas sean; si requiere negociación entonces se negocia, si es necesaria promoverla entonces se

5 El interés nacional es similar al patriotismo, es unificador e integrador, mientras el nacionalismo es disgregador y separatista. Albert Einsten decia: "El nacionalismo no supera la pubertad cívica, porque se establece en el infantilismo civil, al reclamar insaciablemente derechos, sin reparar en que también tiene deberes" y "es el sarampión de las naciones, solo ataca a naciones en sus primeros años". Para Charles de Gaulle: "El patriotismo es cuando el amor por tu pueblo es lo primero; el nacionalismo acontece cuando el odio por los demás pueblos es lo primero".



promoverá, si el tema es estratégico y se requiere restringir la inversión, entonces se restringirá. Los intereses nacionales siempre responderán a un análisis objetivo y no como el nacionalismo que responde a una postura o consigna política.

Formulación de los intereses nacionales

La formulación de la estrategia nacional exige una metodología para establecer prioridades entre los intereses nacionales. No es suficiente desarrollar una lista depurada de intereses y afirmar que todos ellos son igualmente importantes.

Todos los intereses no son igualmente importantes. Estos no sólo varían en el grado de importancia, sino en el tipo de medios que se necesitan para alcanzarlos.

Previamente, se necesita una estrategia nacional que defina ambos, los intereses y el apropiado significado de la política de bienestar y seguridad nacionales. De los intereses nacionales se derivan los objetivos nacionales y seguidamente vienen los objetivos de cada sector. Una interpretación gráfica de lo mencionado, podría ser el siguiente esquema.

Los partidos políticos y en especial el partido de gobierno, deberían presentar constantemente iniciativas para que sean consideradas por el ente de planificación y por el Congreso. Esta revisión posibilitaría que ambos poderes armonicen sobre las políticas de largo plazo; supervisando el ritmo –sincronización de los procesos–, el manejo del mediano y corto plazo y el

estilo de estrategia al partido de gobierno, para que no pierdan de vista el escenario apuesta seleccionado.

De un tiempo atrás en el Perú, los congresistas en forma individual presentan iniciativas y buscan apoyo político de su partido y de sus aliados para transformarlas en leyes; la mayoría para dar soluciones sintomáticas o de corto plazo -sin contar con un análisis técnico concienzudo- lo que origina mayores problemas estructurales o simplemente atenta contra el largo plazo.

La situación antes descrita, responde a indicadores de gestión perversamente diseñados, en los cuales las ONG -que tratan de desarrollar la democracia- se permiten calificar y publicar la eficiencia de cada congresista por el número de iniciativas presentadas o por el número de leyes aprobadas; lo que ha originado que algunos congresistas copien leyes de otras realidades, acrecentando aún más la problemática estructural. Estas ONG pretenden que la sociedad premie el trabajo individual de los congresistas y no el trabajo en equipo –consensuado- redundando en nuestro principal problema nacional.

¿Qué podemos hacer para revertir esta situación? Creemos que empezando con la formulación de los intereses nacionales ordenaríamos el proceso de la política nacional. Después de revisar una serie de metodologías, estamos convencidos de que las siguientes disciplinas nos pueden ayudar eficazmente para nuestro propósito:

La prospectiva estratégica[6] cuenta con metodología y herramientas para crear futuro. Como se afirma en prospectiva, el futuro no existe, si nosotros no lo creamos, se crea por la inercia de la situación tendencial y la combinación con determinados cambios creados por otros actores –entre los cuales también interviene la naturaleza– que intentan hacer prevalecer su supervivencia en el medio, o sus intereses. Pensamos que la prospectiva sería de gran utilidad para desarrollar los intereses nacionales, debido al análisis estructural de las variables clave, que se combinan con los actores que originan cambios en éstas, lo cual permite construir escenarios probables y la selección de un escenario apuesta, que es el futuro deseado por todos los sectores, democráticamente representados por profesionales de distintas especialidades.

La dinámica de sistemas posibilita el aprendizaje de cómo funciona un sistema y el análisis de los cambios del comportamiento de este sistema con diferentes valores de las variables

6 La prospectiva no es futurología –en oposición a los adivinos, videntes, futurólogos, brujos y otros que afirman que el futuro está escrito–. Los que creemos en la prospectiva, opinamos que el futuro no existe, por lo tanto, el futuro debe ser creado. La futurología tiene errores de forma y fondo, de forma porque es un aborto del lenguaje, ya que combina "futuro" del latín, con "logia" del griego. El error de fondo de la futurología está dado por la falta de consenso para crear futuro, dado que históricamente fue manejada por Hitler y Goebbels, bajo una perspectiva personal de nacionalismo extremo. A diferencia de la futurología, la prospectiva emplea una metodología y herramientas que buscan la participación y el consenso de múltiples perspectivas y especialistas.

clave, permitiendo así probar posibles consecuencias en el tiempo en caso de aplicar determinada política o estrategia. El gran aporte de la dinámica de sistemas –modelos de simulación– es el lenguaje visual que emplea y la objetividad que conllevan los indicadores y las

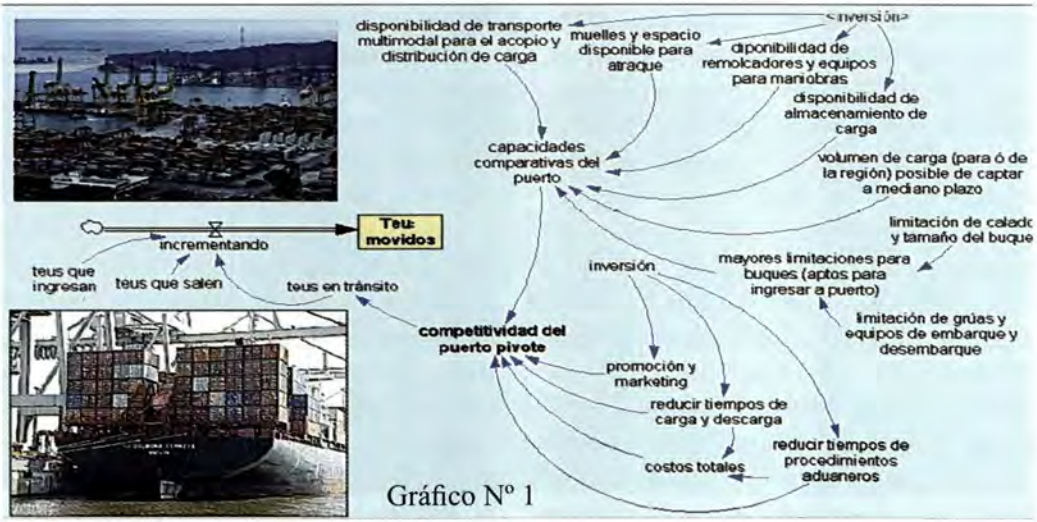


Gráfico Nº 1

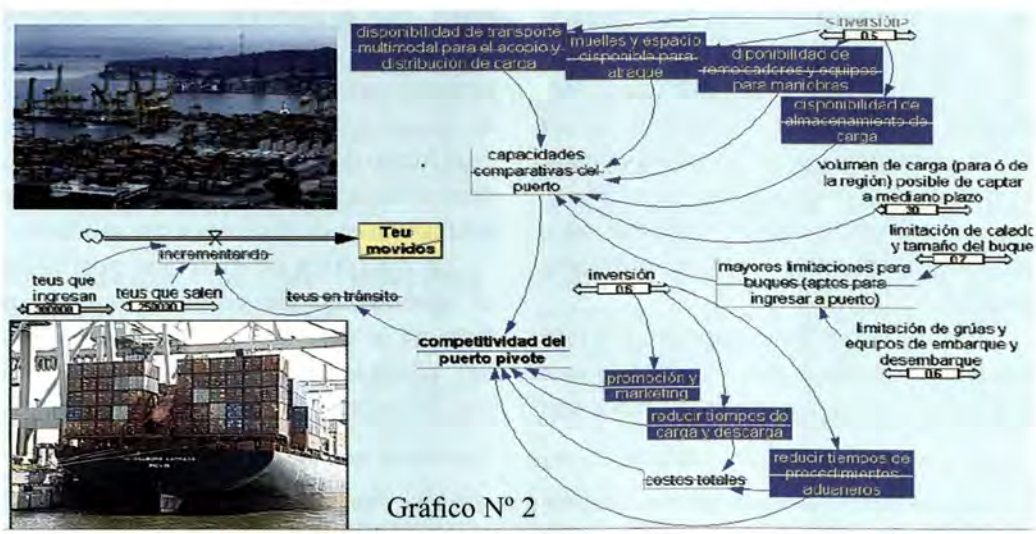


Gráfico Nº 2

TEU: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores.
Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-foot Evquivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.
Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura equivalentes a 5,90 metros de largo x 2,352 metros de ancho x 2,392 metros de alto. Su volumen son 33 metros cúbicos y el peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 kilogramos.

posibles afectaciones motivadas por los cambios de unas variables con respecto a otras, permitiendo como se mencionó al principio que los que toman las decisiones alcancen niveles de aprendizaje adecuados de cómo funciona el sistema, antes de tomar una decisión.

Uno de los aportes fundamentales del *Balanced Scorecard* (BSC), es que la experiencia del Director es aprovechada para que participe en el diseño de la estrategia de los niveles que tiene a su cargo. Por lo tanto, el BSC se efectúa con la participación de los Jefes inmediatos, de esta manera se evita la posibilidad de dejar el diseño de la estrategia solo a responsabilidad de los subordinados. Esta participación crea un enlace de responsabilidad compartida, que mejora las relaciones laborales.

Referente a los gráficos Vensim, (página anterior) en el gráfico N° 1 tenemos como ejemplo un modelo desarrollado para tratar de entender los factores que intervienen en el desarrollo de un Puerto Pivote –también llamado Megapuerto– y cómo se interrelacionan. Enen el gráfico N° 2 –la de un simulador– se puede apreciar unas cantidades que se desplazan sobre unas flechas, esos son los denominados *drivers*, que el operador los puede manejar para aumentar o disminuir las cantidades y así verificar cómo influirían estos cambios en el sistema.

Por ejemplo, en nuestro país el tema "Megapuertos" se viene manejando políticamente y no responde a un entendimiento de cómo funciona el sistema. Con este simulador básico, factible de ser mejorado, se puede deducir que el factor de mayor incidencia, está dado por el *driver* "volumen de carga (para o de la región) posible de captar a mediano plazo"; sin embargo, existen otros factores que inciden en la variable "capacidades comparativas del puerto" u otra que podrían reforzar o desestabilizar el sistema de acuerdo a cómo se desplacen a la derecha o izquierda los *drivers*.

La ventaja del uso de simuladores de Dinámica de Sistemas –lenguaje visual y multicultural– es que personas poco entendidas en la materia, pueden deducir rápidamente cómo funciona un sistema determinado y formarse una opinión más elaborada que permita lograr consensos o una visión compartida de una problemática dada, lo que contribuirá a dinamizar el proceso.

Como hemos visto las herramientas de Prospectiva y Dinámica de Sistemas, son útiles para desarrollar los intereses nacionales. Para continuar con el proceso de la política y asegurar el alineamiento y sincronización de los procesos, es necesario sumar herramientas como el *Balanced Scorecard* (BSC), también conocido como Tablero de Comando, para verificar que las estrategias alcancen a todos los niveles de la administración pública.

Las ventajas fundamentales del BSC, por ejemplo, sobre el trabajo por objetivos que normalmente empleamos, está en que este último sólo se enfoca en "objetivo / meta / indicadores" a diferencia del BSC que considera para cada perspectiva el "objetivo / meta / estrategia / inductor / indicador".

Conclusiones

El interés nacional debe ser cimentado democráticamente como el común denominador, para que posibilite la cohesión, ordenamiento, alineamiento y sincronización de los esfuerzos del país a largo plazo.

La formulación de los intereses nacionales requiere de herramientas adecuadas y modernas que posibiliten alcanzar una visión compartida.

La prospectiva estratégica facilita la creación de futuro y la dinámica de sistemas el aprendizaje de los que toman las decisiones, por lo tanto ambas son herramientas que en razón de su metodología, ayudarían para alcanzar la necesaria visión compartida.

Posterior al establecimiento de los intereses nacionales, se requiere el empleo de herramientas como el *Balanced Scorecard,* para verificar que la estrategia llegue a todos los niveles de la organización y también para que retroalimente al sistema en forma constante, indicando el avance de los diferentes sectores y cómo estos coadyuvan a la búsqueda o protección de los intereses nacionales.

Recomendaciones

Considerar al interés nacional como el vértice superior, guía y luz, del proceso de la política nacional.

Emplear herramientas como prospectiva estratégica y dinámica de sistemas e invitar a los principales actores del quehacer nacional, para participar en el proceso de la formulación de los intereses nacionales.

Formular, publicar e interiorizar los intereses nacionales, a fin de que sirvan como referente para todos los actores y organizaciones nacionales. Emplear estos conceptos como futuro marco de negociación social, política y económica.

Utilizar el *Balanced Scorecard* para asegurar que la estrategia llegue a todos los niveles y verificar la contribución de cada organismo al interés nacional.

A continuación se presenta un bosquejo de posibles intereses nacionales, con los cuales se podría iniciar el proceso.

1. Promover el bienestar de la población a largo plazo (Bienestar)
2. Proteger la integridad territorial de la nación peruana (Seguridad)
3. Generar un entorno favorable para el desarrollo económico y la competitividad (Entorno)
4. Promover valores y cultura nacionales (Valores)
5. Fomentar la participación de la ciudadanía en forma democrática (Democracia)
6. Brindar oportunidades y opciones para el desarrollo individual de los peruanos (Libertad)
7. Propiciar una sociedad más justa y solidaria (Justicia)
8. Organizar un Estado eficiente, transparente y descentralizado (Gobernabilidad)
9. Favorecer energías limpias para el desarrollo sostenible (Ecología)

Intégrate al mundo de los líderes en el ámbito Marítimo Comercial.



La ENAMM brinda diferentes carreras y programas en las cuales podrás capacitarte para desempeñarte como un profesional en el mar, pues el 95% de nuestras exportaciones e importaciones se realiza por la vía del transporte marítimo.

Visítanos en: www.enamm.edu.pe

ENAMM

CARRERAS PROFESIONALES

Oficiales de Marina Mercante, especialidad de Cubierta e Ingeniería

Profesional en Administración Marítima y Portuaria, formación especializada en la administración de puertos e incremento del comercio exterior.

***Centro PRE ENAMM** preparación preuniversitaria para el ingreso directo a las carreras en mención.

PROGRAMA DE POSTGRADO

Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera que ofrece una preparación a nivel gerencial a aquellos profesionales que se desempeñan en el ámbito marítimo, permitiendo desarrollar las aptitudes ejecutivas para alcanzar los niveles máximos de excelencia.

CENTRO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Se han desarrollado cursos básicos y avanzados dirigidos a la gente mar en las cuales se desarrollan las habilidades necesarias para lograr un excelente nivel de desempeño a bordo de diferentes tipos de naves mercantes.

Somos una Institución de Educación Superior, reconocida por la Organización Marítima Internacional (OMI) como un Centro de Formación Marítima que capacita a los futuros profesionales del ámbito marítimo. Asimismo, contamos con la Certificación de Calidad ISO 9001:2000.

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

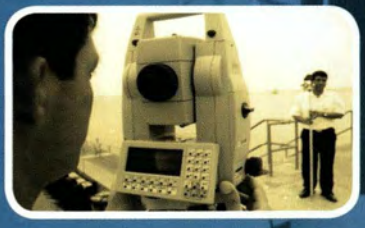
Formando Profesionales del mar para Perú y el mundo



UKAS QUALITY MANAGEMENT 001

Av. Progreso 632 Chucuito - Callao Telfs. 429-8210 / 429-8218 Anexo: 271 e-mail: informes@enamm.edu.pe

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
MARINA DE GUERRA DEL PERU





Trazando el Rumbo

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao PERU
Teléfono: 613-6767 Fax: (511) 465-2995
Pág. Web: http://www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas

Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos

"Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una patria es mucho más y es otra cosa: sincronismo de espíritus y de corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta esa comunidad de esperanzas, no hay patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en mitad del camino contando sus talegas. La patria está implícita en la solidaridad sentimental de una raza y no en la confabulación de los politiquistas que medran a su sombra.
No basta acumular riquezas para crear una patria: Cartago no lo fue. Era una empresa. Las áureas minas, las industrias afiebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio: se necesitan ideales de cultura para que en él haya una patria. Se rebaja el valor de este concepto cuando se lo aplica a países que carecen de unidad moral, más parecidos a factorías de logreros autóctonos o exóticos que a legiones de soñadores cuyo ideal parezca un arco tendido hacia un objetivo de dignificación común".

Tomado de *El Hombre mediocre* de José Ingenieros.

Introducción

A lo largo de casi doscientos años, muchos oficiales de nuestra Marina han dedicado varios años de sus vidas a estudiar temas de trascendental importancia para la profesión, como lo son la navegación, la ordenanza, la administración naval, la estrategia marítima, la estrategia naval, el poder naval, la geopolítica, la guerra electrónica, las comunicaciones, entre otras materias. Buena parte de aquella invalorable contribución está publicada en diversos trabajos en nuestra Revista institucional, la cual este año cumple su primera centuria.

A propósito de esto último, la continua revisión de los artículos profesionales publicados en nuestra Revista tiene una gran utilidad para quienes se proponen investigar materias como las mencionadas. Siguiendo esta idea, los valiosos aportes de oficiales como los contralmirantes Julio de los Ríos Rozas y Raúl Parra Maza, por citar a algunos de los más destacados, no deben servir únicamente como fuente de investigación, sino también como lectura obligatoria para nuestra oficialidad joven. Si bien es cierto que es importante el estudio de las obras de connotados autores extranjeros sobre esos temas debe también darse lugar a autores nacionales de importante trayectoria.

Como sostiene el Contralmirante (r) Hugo Arévalo la *Revista de Marina* es una tribuna desde donde el Oficial[1] puede plantear sus inquietudes profesionales, así como también proponer lo que él considere como alternativas de solución a ciertas situaciones problemáticas.

En la línea de un artículo que publiqué en esta revista hace algunos años, vuelvo a formular algunas propuestas a la luz de la valiosa información que existe en diferentes artículos publicados en ella a lo largo de un siglo, así como en otros textos y en la legislación propia y extranjera, sobre asuntos de índole institucional.

Política de Estado Marítima

La vida en sociedad genera problemas y oportunidades que se derivan de la convivencia en el espacio común y de la relación con el resto del mundo. Al encararse las dificultades, surgen las diferencias y de inmediato la discusión, la dialéctica, como la llamaría el célebre filósofo alemán Georg W. F. Hegel, quien rescata el concepto de los sabios griegos de la Antigüedad. Uno de los más importantes de estos últimos, Aristóteles, nos inmiscuía a los seres humanos en la Política en sentido antropológico, puesto que, según el filosofo de Estagira, todos somos animales políticos.

Entonces, de la discusión en torno al común interés ciudadano en los asuntos públicos, nace la política, esa que llaman de manera indistinta Política Nacional, Gran Política, Política General, Política de Estado, o simplemente Política, La Política, la misma que en su acepción más simple, se refiere a aquella acción que se

1 Arevalo, Hugo, "Las decisiones en la Administración Naval" . En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1985.

da en razón al gobierno o a la conducción de los asuntos del Estado. He allí su *leit motiv*.

De la deliberación sobre las grandes necesidades, los problemas y oportunidades que nos afectan o involucran a todos directa o indirectamente, surge la acción, porque la política es justamente eso: acción. En su gran dimensión –de donde todo parte– a aquella le corresponde la denominación Política Nacional. De aquella debe desprenderse el qué hacer, es decir, la definición de los lineamientos principales. De ésta nacerán las diferentes Políticas de Estado, que son directrices con respecto a las áreas de mayor trascendencia para el país de acuerdo a su realidad. Con estas Políticas, el Estado deberá resolver convenientemente tales o cuales problemas o alcanzar estos o aquellos objetivos, ya que una de las principales obligaciones de este gran administrador y ordenador de nuestra vida en común, es brindarnos un adecuado bienestar a todos. Precisamente esa es la parte del "contrato" que deben cumplir aquellos a quienes los demás ciudadanos otorgan facultades para decidir y ejecutar en procura del Bien Común.

Como se ha señalado, la Política Nacional abarca las áreas más importantes sobre las que el Estado, según se le entienda, tiene responsabilidad. Cada área tendrá entonces su Política de Estado, por ejemplo, de Seguridad y Defensa Nacional, de Turismo o de Cultura.

De cada Política de Estado, a su vez, se desprenderán los programas que deben ser desarrollados por los actores con capacidad de decisión. A esto se le conoce como Políticas Públicas, que es en la Ciencia Política un importante espacio de investigación y de análisis. Las políticas públicas tienen su origen en la Prusia de finales del siglo XIX, en lo que se conoce mundialmente desde entonces como Seguridad Social. Contrario a lo que pudiese pensarse, la Seguridad Social fue impulsada por uno de los exponentes más destacados del conservadurismo político, Otto von Bismark, quien combinó cohesión nacional, prosperidad y expansionismo con lo que hoy se denomina "rostro humano de la economía". Curiosamente, la primera política pública vino de la derecha y no del socialismo emergente. En efecto, el Canciller de Hierro refrendó tres leyes sociales entre 1883 y 1889, que representan hasta hoy la base del Sistema de Seguridad Social Universal. Estas fueron el Seguro contra enfermedades, el Seguro contra accidentes de trabajo, y el Seguro contra la invalidez y la vejez.

Las políticas públicas en un inicio y a través del periodo del Estado de Bienestar tuvieron principalmente un carácter social, aunque después se extendieron a diversas áreas de la administración pública que implicaron cambios en el modelo de Estado, tal como el que se derivó del llamado Consenso de Washington[2]. Hoy en día las políticas públicas involucran toda actividad o gestión de la autoridad pública, ya sea esta

2 Reforma Política: Origen y actualidad de las Políticas Públicas. En www.ciudadpolitica.com.

Nacional, Provincial o Municipal, y son entendidas como campos de acción o como planes de acción, que tienen como cimiento el escenario y el control.

A su vez, cada uno de estos niveles de Políticas requieren de un brazo extendido para hacerlas posibles. Es ahí donde aparece la Estrategia, que es la que se encargará de indicar cómo se solucionarán los problemas o cómo se alcanzarán los objetivos.

Dicho esto, pasaremos a referirnos al Mar, el mismo que cumple un rol fundamental en la vida de la mayoría de estados del planeta. Al respecto, el entonces capitán de navío Julio de los Ríos, sostenía lo siguiente:

"El impacto de la naturaleza unitaria del mundo marítimo, los ingentes recursos de todo orden que contienen sus aguas y el desarrollo tecnológico y científico, han hecho que los pueblos hayan comprendido que la política marítima constituye un medio esencial en el desarrollo de la economía y que representa un factor predominante en el equilibrio de las naciones, por cuyo motivo le han dedicado todo su interés"[3].

Dada su magnitud y efectos en la vida del hombre, se puede sostener que el Mar es un elemento vital para la supervivencia, el desarrollo y en última instancia para la eliminación de la pobreza en el planeta. Por lo tanto puede afirmarse que un país marítimo por su condición geográfica puede considerarse como tal, solo si incluye como arista de su Política Nacional, una Política de Estado Marítima, para que así pueda jugar un papel relevante en el contexto internacional del tercer milenio.

La idea de la Política Marítima en nuestro país, ha sido materia de importantes estudios, como los del Contralmirante (r) Raúl Parra Maza, quien publicara trabajos sobre este tema en nuestra revista, hace más de veinte años. A pesar del tiempo transcurrido, sus líneas de pensamiento siguen siendo muy útiles para tratar los asuntos marítimos. En efecto, el concepto de Política Marítima es entendido por el Contralmirante Parra sobre la base del binomio desarrollo-defensa nacional, enlazándolo con la Política Nacional, a través de los objetivos políticos. Al respecto, el Contralmirante Parra sostiene lo siguiente:

"La proyección del Perú en todo el océano Pacífico debe constituir uno de los aspectos esenciales en la formulación de la Política Marítima para equilibrar la situación en la que, no obstante tratarse de un país marítimo por naturaleza geográfica, histórica y económica, se ha mantenido un precario aprovechamiento de la potencialidad marítima, como resultado de haberse desviado hacia esquemas ajenos a la realidad y de haberse abandonado las orientaciones básicas de la nacionalidad. Todo ello debe contemplarse de tal manera que la Política Marítima dentro de la Política Nacional vise el vínculo histórico y la realidad nacional, internacional y contemporánea y se proyecte hacia el siglo XXI"[4].

3 De Los Ríos Rozas, Julio. "El Poder Naval y las áreas Geográficas y Marítimas". En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1979, volumen 361. p. 36

4 Parra Maza, Raúl. "La Política Marítima Peruana con proyección al siglo XXI". En *Revista de Marina*, N° 3 Noviembre-Diciembre 1980, volumen 365. pp. 200-201.

Debo señalar que así como el Contralmirante Parra varios otros destacados oficiales de Marina han tratado el tema marítimo y su problemática, con el objeto de promover entre nuestros compatriotas de diferentes épocas, la idea de la importancia del mar y de su uso, lo que ha incluido a las altas esferas de la conducción nacional. Al respecto, el capitán de navío Enrique Monge* en una conferencia dictada en la Escuela de Artes y Oficios de Lima el 31 de mayo de 1939, titulada "Un nuevo rol de la Marina en el continente", consideraba lo siguiente:

"El mar tiene una influencia decisiva en el desarrollo de nuestra economía y de nuestros destinos. El Perú está llamado a asumir un nuevo rol continental, cuya influencia y preponderancia está en razón directa de su potencialidad naval. Una Marina moderna es absolutamente necesaria para hacer respetar nuestra soberanía nacional y continental"[5].

Al cabo de casi siete décadas, esta visión sigue siendo tan solo un clamor desoído.



Modelo de articulación de la Política de Estado Marítima

5 Monge, Enrique. "Un nuevo rol de la Marina en el Continente" (Conferencia). En *Revista de Marina* N° 3 Mayo-Junio 1939, Año 24.

* Enrique Monge (1886-1947) era en ese momento Director del Material y más tarde sería ascendido a Contralmirante Pasó al retiro siendo Comandante del Arsenal Naval del Callao.

En efecto, es lamentable que en nuestro pais, valgan verdades, se haya vivido siempre de espaldas al mar. Pese a los importantes esfuerzos por lograr arraigar en nuestra idiosincrasia la conciencia marítima, la Política de Estado Marítima, hasta hoy no ha ocupado el papel protagónico al que está llamado, dado el tantas veces recurrente argumento de la posición geográfica del país, el que se ha quedado más bien en generosas intenciones principalmente académicas, más que en el aprovechamiento geopolítico. Como afirma otro importante estudioso del tema marítimo, el Contralmirante (r) Jorge Villalobos Urquiaga, el Perú es un país marítimo, aunque los peruanos no tengamos plena conciencia de ello. Lo es por la circunstancia que vive cotidianamente, por la imposición de la Naturaleza y por otras consideraciones derivadas de los componentes geopolíticos.[6]

Similar opinión manifiesta el vicealmirante Alfredo Palacios Dongo, ex Comandante General de la Marina, que lamenta que en nuestro país exista una falta de visión y de conciencia marítima nacional.[7]

El nuevo milenio y su apabullante globalización nos empuja aun más que ayer hacia el mar, por ende los riesgos que puede acarrear la inacción resultarían siendo cada vez mas perjudiciales, puesto que vivimos en una época donde los recursos que no se emplean racionalmente, terminan contabilizándose en pérdida, de la que otro sabrá sacar provecho.

Desde este punto de vista los intereses marítimos deben ordenarse y conducirse en una Política de Estado Marítima que en su momento se convierta en lo medular de la Política Nacional.

En relación a esto, el Contralmirante Villalobos refiere que a lo largo de los diferentes gobiernos, los intereses marítimos han estado administrados en esta forma desaprensiva y descontinuada; estimando que esto se debe a la falta de una Política Marítima, destinada a ser cumplida con la razonable estrictez con que se cumple en otros países que sí la tienen.

Llama la atención que en el marco del Acuerdo Nacional, que considera siete Políticas de Estado para la competitividad del país, no se haya considerado una adicional que englobe los intereses marítimos del Perú. Prácticamente no se menciona el mar en su contenido. Esta omisión debería ser corregida considerando los aportes de tantas generaciones de marinos, de profesionales civiles y militares y de organizaciones patrióticas que han expuesto planteamientos muy valiosos a la colectividad a través de documentos, conferencias, foros, actividades culturales y demás, con la intención de lograr que la Conciencia Marítima se convierta en una pieza fundamental de la maquinaria que debe impulsarnos hasta el ansiado

6 Villalobos Urquiaga, Jorge. ¿Por qué una Política Marítima? En Marino y Caballero. *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara*. Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Peru, 2007.

7 Palacios Dongo, Alfredo. "De Espaldas al Mar", articulo publicado en el diario *Correo*, el 22 de mayo del 2004

desarrollo. Sin embargo, el esfuerzo desplegado, principalmente de orden académico, no llegó en su momento a ser acogido por los partidos políticos quienes, como vehículos de representación de la voluntad popular en un sistema político democrático, son los llamados a conducir los destinos de la nación. Es desde allí donde debe establecerse el canal más apropiado, para que el interés en el adecuado uso del mar y sus tan variados beneficios, sean puestos en valor por la ciudadanía y lleguen a ella en forma continua y cada vez con mayor calidad y en cantidad suficiente para favorecer a todos nuestros compatriotas.

Debemos reconocernos como un país marítimo y entender la Conciencia Marítima como un factor de éxito, que nos conduzca a la satisfacción de necesidades vitales en forma controlada y a convertir el Mar de Grau en el eje principal del desarrollo nacional. La Conciencia Marítima consiste en comprender e interiorizar que en el mar está el futuro, que es nuestra principal vía de apertura al mundo y a sus oportunidades. Su difusión y su consecuente sensibilización en la población permitirá acordar en forma colectiva cuáles deben ser los intereses marítimos a establecer por la Nación. Logrado esto, se deberán adecuar las normas existentes, reduciéndolas, anulando las que se opongan al eficiente empleo de los recursos marinos considerando el derecho internacional, simplificando el procedimiento administrativo, creando foros de debate permanente, promocionando sus ventajas, lo que fortalecerá la moral y la autoestima de nuestro pueblo.

Para hacer realidad lo anteriormente descrito, se requiere de la formulación y ejecución de una eficiente Política de Estado Marítima. Como ha expresado el Contralmirante Villalobos, existe un Proyecto de Política Marítima elaborado por la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos que cubre el ámbito de los intereses marítimos y da una imagen de lo que el Perú requiere que se haga en pro de su desarrollo en el ámbito acuático. Este trabajo tuvo como motivación la evidente ausencia de un tratamiento integrado y coherente de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en el ámbito nacional y el deseo de contribuir a subsanar este defecto presentando un proyecto viable con el fin de que su contenido fuera incorporado en la forma más conveniente a los planes y programas de los diferentes sectores concernidos.

Con ese mismo propósito ya en 1980, el Contralmirante Raúl Parra Maza proponía que la Política Marítima fuese formulada por entidades como el Instituto Nacional de Planificación –hoy en proceso de relanzamiento con otra visión con el nombre de Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)– Centros Especializados, el CAEN, la Escuela de Guerra Naval, las Universidades privadas y estatales, el Instituto del Mar, entre otros, que según su apreciacion debían conformar una Comisión Nacional de Política Marítima. Ha transcurrido más de un cuarto de siglo y esta iniciativa no ha sido recogida y menos conducida a buen puerto.

Por otro lado, la desaparición del

Ministerio de Marina que obedeció a una tendencia mundial de centralizar a las instituciones armadas en un solo ministerio o secretaría de estado, no dejó en su reemplazo un organismo del más alto nivel que asumiese la conducción de los asuntos marítimos. Veamos.

La ley orgánica del Ministerio de Marina sancionada por decreto legislativo N° 131 del 12 de junio de 1981, basaba el accionar del ministerio en las actividades que debía realizar la Marina de Guerra del Perú en el ámbito del poder naval y en el de los intereses marítimos, según señalaba el artículo segundo de la mencionada norma, la misma que establecía una misión comprendida en cuatro líneas de acción, tres propias del poder naval y una de los intereses marítimos. En razón a este último aspecto, el Ministerio tenía la obligación de participar en el control y desarrollo de las actividades marítimas, fluviales y lacustres que contribuyesen en el desarrollo económico y social del país, de las cuales se derivaban tareas como la promoción de la Conciencia Marítima Nacional y el desarrollo de los intereses marítimos, además de participar con los diferentes sectores de la Administración Pública en los asuntos de su competencia, relacionados con los intereses marítimos. Para su misión política de desarrollo, el Ministro tenía subordinado directamente al Director General de Intereses Marítimos, al Director General de Capitanías y Guardacostas, al Director de Hidrografía y Navegación, al Jefe de la Oficina Naviera Comercial, entre otros. Estas dependencias para los asuntos relacionados con el funcionamiento institucional, la jerarquía militar y la defensa nacional dependían del Comandante General de la Marina, responsable del funcionamiento adecuado del poder naval,de acuerdo a esta ley.

Posteriormente, con el decreto legislativo N° 434 de fecha 27 de septiembre de 1987, se aprueba la ley orgánica del Ministerio de Defensa, y la Marina de Guerra queda definida como órgano de ejecución del Ministerio, aunque no directamente dependiente del despacho Ministerial, con un papel limitado al ámbito naval, es decir, al de uno de los brazos armados de la defensa nacional. Por su parte el Ministro, entre otras funciones, asumía la responsabilidad de establecer los objetivos y políticas de las Fuerzas Armadas en relación a la defensa nacional, así como con el desarrollo socio-económico, disposición que no es otra cosa que un reflejo de los postulados del CAEM, que se fundan en el doctrinariamente indivisible binomio desarrollo-defensa. Podría decirse que tanto la Política Marítima y la Conciencia Marítima, como los intereses marítimos, estaban inmersos en este artículo, aunque en la práctica se avanzó muy poco en este tema.

Por otro lado, la actual ley del Ministerio de Defensa promulgada el 11 de noviembre del 2002, en su artículo 26 define a la Marina de Guerra del Perú como un órgano del Ministerio que tiene la función de preparar, organizar, mantener y equipar el componente naval de las Fuerzas Armadas, participa en la ejecución de la Política de Defensa Nacional y en la defensa del patrimonio marítimo,

fluvial y lacustre del país y contribuye a garantizar, en forma permanente, la integridad territorial y el mantenimiento de la soberanía del país. Adicionalmente, el Ministro entre otras funciones (artículo 4º), es responsable de garantizar el accionar conjunto de los institutos de las Fuerzas Armadas en el mantenimiento de la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, asegurando su debida preparación y capacitación, así como la administración de los recursos presupuestales de acuerdo a ley. Como podemos apreciar, a diferencia de la ley anterior, se suprime la participación de las FF.AA. en el apoyo al desarrollo socio-económico del país, y por lo tanto a todo lo relacionado con lo marítimo; sin embargo, en otro inciso del mismo artículo, menciona que es responsabilidad del Ministro ejecutar, en coordinación con los organismos pertinentes, la Política de Estado en la Antártida. ¿Y la Política de Estado Marítima?

Lo cierto es que en la actualidad no existe organismo del más alto nivel responsable de formular y dirigir la ejecución de una Política de Estado Marítima. Como señala el Vicealmirante José Carcelén Basurto[8], destacado impulsor de los Intereses Marítimos en nuestro país, en su momento el Ministerio de Marina tenía la misión global de proteger interna (Dirección General de Capitanías y Guardacostas) y externamente (Fuerzas Navales) los intereses marítimos, además de convertirse en la práctica en el ente coordinador con los demás sectores en los asuntos relativos al uso del mar. Este último aspecto debió considerase antes de desactivar el Ministerio de Marina, puesto que su labor iba mas allá de la defensa, como sucede en el caso de México, donde la Secretaria de Defensa (equivalente a nuestro ministerio) incorpora al Ejército y Fuerza Aérea, mientras que la Marina es una Secretaria aparte, dependiente del Presidente de la República, según su Ley orgánica de Administración Pública General.

Definir y ejecutar una Política de Estado Marítima es, en mi opinión, una necesidad impostergable para el futuro de la Nación, y de ser entendido así, la Marina de Guerra del Perú debería jugar un rol protagónico en su formulación. En su diseño se podría incluir la creación del Consejo Superior del Mar, destinado a impulsar el uso del mar en favor del desarrollo del país, en el seno del más alto nivel político, es decir la Presidencia de la Republica. Este Consejo, a su vez estaría conformado por el Presidente del Consejo de Ministros, y los ministros de Transportes y Comunicaciones, de Energía y Minas, de Producción, de Defensa, de Comercio Exterior y Turismo, de Relaciones Exteriores, y por el de Educación y si más adelante se llegase a crear el ministerio de la Cultura, debería ocupar un lugar en este Consejo propuesto. Asimismo, el Presidente del Instituto del Mar del Perú, el Comandante General de la Marina, la Autoridad Marítima, la Autoridad

8 Carcelén Basurto, José. "Los Intereses Marítimos y su relación con la Marina de Guerra del Perú en la década del 80", en *Revista de Marina* N° 3 volumen 365, noviembre-diciembre 1980.

Nacional Portuaria, el Jefe del Instituto Nacional de Cultura, el Presidente del Consejo Directivo del Consejo Nacional del Ambiente y el Jefe del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

Asimismo, en el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)[9], que se encuentra en proceso de activación podría considerarse la implementación de una Oficina de Asuntos Marítimos que sirva de asesoramiento a la Jefatura de esta dependencia cuya función, de acuerdo a su ley de creación, deberá ser formular el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional coordinando y concertando con los diversos niveles de gobierno, debiendo, entre otras tareas, desarrollar instrumentos para asegurar la consistencia de las políticas económica, financiera, social, espacial, ambiental e institucional (esta ley no menciona el ámbito marítimo).

De lado de los otros poderes del Estado, podría establecerse, por ejemplo, una Comisión del Mar en el Parlamento con el respectivo asesoramiento de oficiales de Marina en servicio activo y, en caso del Poder Judicial y del Ministerio Publico, Juzgados y Fiscalías especializadas en el tema.

Quién sabe, tal vez el destino esté conduciendo a nuestra Patria hacia las puertas de una Talasocracia moderna en esta centuria en la que se avizoran nuevos balances de poder, en medio de la proliferación de conflictos focales, de la continua interacción entre los estados, y de los cambios climatológicos.

Política naval y estrategia naval

Siguiendo estas ideas podemos decir que la Política Naval es constitutiva de la Política de Estado de Defensa y Seguridad Nacional, a través de la cual se establecen lineamientos y medios para salvaguardar la soberanía en el mar, así como las acciones destinadas a impulsar los intereses marítimos en las áreas de competencia.

El término política naval ha sido tratado desde los primeros años de nuestra Revista. En efecto, en un concurso organizado por la *Revista de Marina* en 1918, en el que el Teniente Primero Enrique Labarthe,* que obtuvo la Mención Honrosa, manifiesta su preocupación en cuanto a la situación de la Marina de ese momento y expresa lo siguiente:

"Debemos pensar en nuestra política naval y delinear acorde con nuestro desarrollo industrial y capacidad hacendaría, un programa naval definido que pueda irse cumpliendo, simultáneamente, con un mediato plan de organización."[10]

Años después aparece publicado en la misma revista un artículo bastante ilustrativo bajo el seudónimo de Luz, del que extraigo algunos conceptos:

"La Política Naval es en principio la

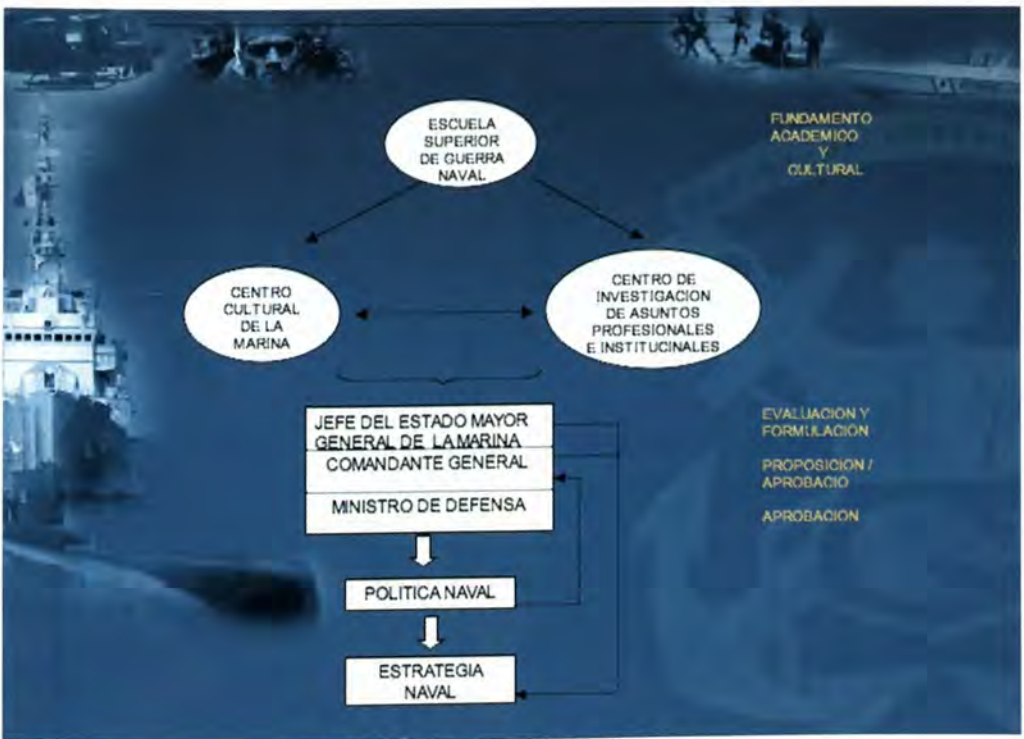
9 Ley N° 28522, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)

* (1890-1960) Contralmirante y Ministro de Marina entre 1946 y 1947 durante el gobierno de José Luis Bustamante y Rivero.

10 Labarthe, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". En *Revista de Marina*, vol. 1 enero-febrero 1919.

parte de la Política Militar General (...). La Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La implantación y desarrollo de una política naval acertada o sea racional, tiene que sujetarse en principio a dos condiciones esenciales: el poder económico y el plan técnico de adquisiciones (...). Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La Política Naval del Perú debe encaminarse de pronto, decididamente, a la formación futura de una verdadera flota, bajo la base de los destroyers, escogiendo de éstos, como es natural, los mejores de su tipo"[11].

Tomando estas perspectivas del



Modelo de ejecución de la política naval

11 "Consideraciones generales sobre política naval del Perú". En *Revista de Marina*, año VII Marzo-Abril 1922.

pasado, la Política Naval moderna debe buscar establecer las misiones a las fuerzas navales alineándolas con la Política de Estado de Defensa, señalando desafíos, propiciando cambios, nuevas tecnologías e indispensable y periódica renovación de material. La conducción de los asuntos navales en el campo político implica la definición de líneas matrices considerando aspectos como la disuasión estratégica, las operaciones multinacionales, el control del mar, la presencia naval, el impulso de la capacidad de la industria naval, la gestión de recursos y la medición de resultados.

En mi opinión los primeros en estar llamados a diseñar la Política Naval somos los marinos de guerra. La preparación en este terreno está en buena cuenta considerada en el perfeccionamiento de la carrera naval. Como parte del Estado, los marinos de guerra estamos en la capacidad de proponer Política de Estado y Política Pública, lo que es muy distinto a participar en Política, aquella que se hace mediante la discusión pública, que nació en el ágora de los antiguos griegos, y que está solo reservada a los ciudadanos civiles para que puedan expresar su pensamiento político, ejercer la critica independiente, o reclamar pacíficamente ya sea a través de un partido político o en forma individual.

Podemos sostener que la Política Naval nos indica el rumbo que debe adoptar el proceso de interacción de recursos humanos y materiales con el planeamiento, permitiéndonos en mediano y largo plazo concretar acciones que hagan cumplir la visión institucional que hoy se tenga de lo que debe ser la Marina en las próximas décadas. Esto se encuentra inmerso en lo que podríamos llamar en la actualidad Estrategia Naval.

Como sabemos, el fundamento teórico de la Estrategia Naval tiene en el Contralmirante norteamericano Alfred T. Mahan su "profeta", quien centró su significado en las formas de conducir la guerra en el mar. Por otra parte, la Enciclopedia General del Mar editada en España, define la Estrategia Naval como la ciencia y el arte del empleo de las Fuerzas Navales para alcanzar el mejor resultado posible en la guerra. Su construcción mahaniana está profundamente ligada al concepto de Poder Naval. Para algunos no existe Estrategia Naval sino Estrategia



La política naval tiene como principal objetivo definir cómo se logrará alcanzar un poder naval acorde a las necesidades de defensa del país.

Marítima. Otros opinan que puede existir distinción entre ambas en razón a que la primera únicamente obedece a cuestiones bélicas, mientras que la segunda se extiende de los asuntos militares a los no militares y viceversa.

Desde nuestro punto de vista, el concepto de Estrategia Naval puede estar vigente en la actualidad entendiéndosele más allá de las estrategias ofensivas o defensivas en la mar, que para autores como el Contralmirante Roberto Pertusio[12] de la Armada Argentina encajan en lo que ahora se conoce como Estrategia Operacional, extendiendo su fundamento teórico ya no solamente a los aspectos de la guerra naval sino a todas aquellas acciones que ayudan a la Marina de Guerra como institución tradicional del país, a cumplir con su misión, de la manera más eficiente.

La Estrategia Naval moderna como brazo extendido de la Política Naval se convertirá en el soporte del éxito de esta última, estableciendo y redefiniendo procesos en forma dinámica y permeable, para que sean cada vez más eficientes, midiendo resultados que cumplan dos objetivos esenciales: mantener el prestigio de la Marina de Guerra del Perú como institución casi bicentenaria –con todo lo que ello implica– en el sitial que su trayectoria la ha colocado, vale decir a la vanguardia de las instituciones públicas del Perú y entregar a las Fuerzas Navales en el más alto nivel de entrenamiento y alistamiento naval, al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, de acuerdo a las directivas vigentes de la Defensa Nacional.

Un Modelo para el Ministerio de Defensa

Considerando los planteamientos sobre Política Naval, podría tomarse como base este concepto para estructurar en un futuro el Ministerio de Defensa, en el caso que el modelo actual entre en proceso de renovación. El modelo a proponer es similar al que emplean varios países. En efecto, partiría de tres columnas fundamentales. Una que establezca las políticas públicas en las áreas que representan el brazo armado de la Defensa Nacional, es decir, el terrestre, el aéreo y el naval. Otra columna de coordinación multisectorial para la defensa en los campos no militares, y finalmente otra dedicada estrictamente para enfrentar la guerra. Es decir, el Ministerio debería estar organizado en tres viceministerios o secretarías, de Asuntos Navales, de Asuntos Terrestres y de Asuntos Aéreos, responsables de formular las políticas respectivas a ser puestas en consideración del Ministro, para su aprobación. Adicionalmente, por un Viceministerio de Coordinación para la Defensa, responsable de diseñar una política de fomento de la defensa en el ámbito nacional, lo cual incluiría coordinación multisectorial, movilización, impulso de la participación de la ciudadanía, difusión de la importancia de la defensa, entre otros. La tercera columna la constituiría el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, ente receptor de

12 Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*. Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2005, pp. 19-24.

las directrices políticas y responsable de diseñar la Estrategia Militar para enfrentar la guerra, con la participación de los Comandantes Generales, y teniendo bajos su mando directo los diferentes Comandos Operacionales, responsables de la Estrategia Operacional en cada Teatro.

El Viceministerio de Asuntos Navales estaría integrado por una Dirección de Política Naval, una Jurídica, y una de Gestión Marítima, lo cual contribuiría a mejorar la interacción ente el Ministerio y la Marina. Su función principal seria la de formular la Política Naval en coordinación con la Comandancia General de la Marina. En cuanto a los Viceministerios de Asuntos Terrestres y Aéreos, sus organizaciones deberían estructurarse en función a los alcances de las políticas respectivas.

Para dotar este Viceministerio de Asuntos Navales se requerirá no solo de oficiales y personal naval, sino también de profesionales civiles capacitados en asuntos concernientes al poder naval y a los intereses marítimos, cuyas potencialidades contribuyan a cimentar una tecnocracia que, partiendo de disímiles orígenes, confluyan en un criterio uniforme sobre lo que debe ser una Política Naval favorable a la Nación. Algunas ventajas a obtener podrían ser las siguientes:

- Directa medición de la gestión individual de las tres instituciones en base a la eficacia de las estrategias y al cumplimento de objetivos trazados por la política respectiva.
- Reducción del procesamiento burocrático externo que recibe la Marina, al ser asumida parte de la misma por el Viceministerio.
- Incluir en el curso para oficiales superiores de la especialidad de Ejecutivos de la Escuela Superior de Guerra Naval a profesionales civiles de carrera pública como requisito indispensable para que aquellos puedan cumplir funciones en el viceministerio propuesto.

Por otra parte los Comandante Generales, como conductores de los tres brazos armados de la Defensa Nacional, los mismo que representan símbolos de tradiciones y de cohesión nacional, podrían denominarse Comandos Estratégicos Institucionales (CCI) en vez de Comandos Administrativos. En caso de conflicto los CEI formarían una Junta bajo el mando del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, a quien pienso le corresponde más allá del nivel operacional, la representación de un Comando Estratégico Militar, como responsable profesional de la conducción de las operaciones militares. No debe perderse de vista que el nivel operacional es un nivel intermedio entre la Estrategia Militar y el comando táctico. La Estrategia Militar es una disciplina que parte del estudio y del análisis académico en Centros Académicos de post grado que funcionan en el país desde hace mas de cien años, mucho antes que empezara a proliferar en nuestra sociedad las maestrías para perfeccionar las diferentes profesionales.

Cabe destacar que esta o cualquier otra propuesta de organización del Ministerio debe pasar por un análisis profesional que parta de los enfoques

institucional, conductista o estructural-funcional de la Ciencia Política, que es la rama de las ciencias sociales que estudia fundamentalmente el ejercicio, la distribución y la organización del poder en una sociedad, y por lo tanto considero que es la disciplina más conveniente para formular informes sobre esta materia[13].

Línea de Carrera Diferenciada

La carrera naval*, a diferencia del resto de la gestión pública, es a dedicación exclusiva, ofrece riesgos y es de bajo salario. Quien abrace una carrera militar no podrá esperar amasar una fortuna pero tendrá la maravillosa oportunidad de servir a su patria[14].

Si bien en sus usos y conductas corporativas, el espíritu de la carrera naval es en esencia conservador por los valores que defiende, esto no impide que en su aplicación sea continuamente innovadora y siempre busque estar a la vanguardia de la tecnología, considerando la siempre presente escasez de recursos, puesto que la guerra naval se da en escenarios muy complejos y continuamente cambiantes que exigen herramientas cada vez más eficaces y veloces para dar respuestas inmediatas.

Para que un oficial pueda desarrollar una carrera naval satisfactoria, en primer lugar debe sentir deseos genuinos de no conformarse con mantenerse en lo común, sino tratar de sobresalir, de ser merecedor de la confianza que depositan el gobierno, los más y menos antiguos, sus compañeros. La motivación de una carrera naval hace la diferencia entre quien trata de capacitarse profesionalmente y quien deja pasar el tiempo antes de buscar posturas más verdes (...) Ahora más que nunca, las tareas del oficial son diversas y complejas.[15]

A diferencia de otras profesiones que pueden ser ejercidas en el sector público o privado, el marino de guerra como el soldado, el aviador, el policía y también el diplomático sabe, desde que ingresa al servicio, que su ejercicio profesional estará limitado por el ascenso y por un máximo de edad permitido para cada grado. Otro aspecto a tener en cuenta es el que corresponde a que el tiempo máximo de duración de la carrera no ha variado en más de 50 años pese a que la esperanza de vida durante ese periodo ha aumentado considerablemente (ver cuadros). La ley de Situación Militar del año 1955 fue la primera que estableció un máximo de tiempo para el ejercicio profesional y se promulgó en un contexto bastante diferente al actual. Las tres leyes que se dieron

13 Miró Quesada Rada, Francisco. *Manual de Ciencia Política*. Editorial Libros y Publicaciones. Lima, 2003.
*Exceptuando a las otras dos carreras militares y la policial

14 Kinkaid, Thomas. "Una carrera naval". En *Revista de Marina* set.-oct. 1959 N° 5.

15 Academia Naval de los EE.UU. *Arte del Mando Naval*. Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales de la Armada Argentina. Buenos Aires.

LEY Nº 2118 SITUACION MILITAR 26 MARZO 1915		LEY Nº 12326 SITUACION MILITAR 8 DE JUNIO 1955			D.LEG. Nº 752 (APRUEBA LEY SITUACION MILITAR) 11 DICIEMBRE 1991		LEY Nº 28359 SITUACION MILITAR 11 DE OCTUBRE 2004	
			EP - MGP	FAP				
VICEALM	65	VICEALM	60	55	VICEALM	60	VICEALM	60
CALM	60	CALM	59	54	CALM	59	CALM	58
C. DE N.	58	C. DE N.	58	53	C. DE N.	58	C. DE N.	56
C. DE F.	54	C. DE F.	56	51	C. DE F.	56	C. DE F.	52
C. DE C.	50	C. DE C.	52	47	C. DE C.	52	C. DE C.	49
TTE 1	46	TTE 1	48	43	TTE 1	48	TTE 1	45
TTE 2	41	TTE 2	44	39	TTE 2	44	TTE 2	40
AFGT	40	AFGT	40	35	AFGT	40	AFGT	35
* EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA LO ESTABLECE EL LIMITE DE EDAD EN EL GRADO		* AMPLIA CONDICIONES PASE RETIRO POR PRIMERA VEZ. * ESTABLECE EL MAXIMO LIMITE DE LA CARRERA EN 35 AÑOS.			* SE MANTIENE EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA. * SE IGUALA EL TIEMPO LIMITE EN LAS TRES INSTITUCIONES.		* SE MANTIENE LIMITE MAXIMO DE LA CARRERA	
		ESPERANZA DE VIDA: 1950 - 1955 43,9 AÑOS			ESPERANZA DE VIDA: 1990 - 1995 66,7 AÑOS		ESPERANZA DE VIDA: 2000 - 2005 69,8 AÑOS	

Marco legal emitido durante el siglo pasado sobre la situación militar de los oficiales de las FF.AA.

GRADO	TIEMPO OBLIGATORIO POR GRADO	Nº OFICIALES POR PROMOCION	TIEMPO DE SERVICIO ACUMULADO	%
ALM	2	1	45	2
VALM	3	1	43	2
CALM	5	7	42	14
C. DE N.	8	20	35	40
C. DE F.	6	30	27	60
C. DE C.	6	35	21	70
TTE 1	5	46	15	92
TTE 2	5	48	10	96
AFGT. DE NAVIO	3	50	5	100
AFGT. DE FRAGATA	2	50	2	100

Propuesta de tiempo de servicio por grado.

posteriormente sobre esta materia, no consideraron aspectos como los mencionados y mantuvieron el límite de ejercicio profesional hasta 35 años, lo cual adicionalmente es aplicable a menos del 5 % de una promoción de oficiales.

A fines de los ochenta, aproximadamente el 77% de oficiales en promedio había terminado su carrera por diversos motivos antes de ascender al grado de Capitán de Navío, es decir, en un máximo de 22 años de servicios lo que equivale al 62 % del tiempo de duración del ejercicio profesional. En los últimos años aproximadamente el 50 % de oficiales ha culminado la carrera antes de ascender al grado de Capitán de Fragata.

A esto se puede añadir que tanto en el sector privado como en buena parte del sector público, no se incurre necesariamente en gastos como el mencionado en el párrafo anterior, ya que la mayoria de veces el gerente o el funcionario, según sea el caso, llega al cargo habiéndose costeado, además de sus estudios universitarios, toda su capacitación profesional de postgrado, salvo aquellas empresas o instituciones públicas de vanguardia que invierten fuertes sumas de dinero en el perfeccionamiento académico de sus funcionarios y de su personal. Esto se debe a la preocupación de los directivos por optimizar y maximizar el empleo del capital humano versus la inversión realizada, lo cual debería implicar en parte, una mayor continuidad en el servicio, es decir maximizar la utilidad de ese capital en provecho de la organización y del propio individuo al que se le da la oportunidad de seguir ejerciendo su profesión por más tiempo, es decir seguir haciendo lo que le gusta hacer y no otra cosa.

Considerando que a los marinos nos gusta hacer lo que hacemos, vale decir servir en la Marina, es lógico estar de acuerdo con que el ejercicio profesional se pueda extender lo más que sea posible.

A esto hay que agregar que los avances tecnológicos y la continua capacitación a la que ha sido sometida la carrera en las últimas décadas requiere que el Oficial tenga que seguir más cursos de post grado, lo cual le resta tiempo de vida útil al ejercicio profesional. Por estas razones, podría ser de utilidad el aumento del tiempo de la carrera naval, como es posible en otros países como EE.UU. donde se puede cumplir más de cuarenta años en el servicio, o en España, donde el pase a la reserva –ni siquiera al retiro–, para oficiales del grado de Teniente Coronel es a los 61 años, o en Argentina donde un Capitán de Navío pasa al retiro con 32 años de oficial más sus años de cadete.

El desarrollo de profesiones como la nuestra que representan "el uso legítimo de la violencia" y que no funcionan bajo la lógica del mercado, están sujetas a la periodicidad de la promoción como hemos dicho, pero también al mantenimiento del estado físico del individuo para cumplir principalmente misiones de combate o logísticas en situaciones de guerra. Sin embargo, el potencial de productividad intelectual que se va a incrementar con la experiencia y la instrucción en la

madurez, por efectos de la ley son perdidos prematuramente por la organización en proporciones significativas debido a la obligatoria migración al sector privado, al servicio público y aun en número no despreciable al desempleo.

Como se sabe, el retiro forzoso en razón a la ley hace que la estructura piramidal se vaya estrechando hacia arriba en función a los niveles de mando, por lo que varios deben quedar fuera del servicio. En cambio, en buena parte del sector público y en el privado la mayoría de funcionarios o gerentes, entre los 48 y 55 años, son considerados todavía jóvenes y tienen previsto seguir desarrollando sus actividades profesionales por varios años, cosa que hace 50 años no hubiese sido muy común. Es más, aun acabando su ciclo en una organización pueden pasar a otra, aunque no les vaya a ser fácil. De conseguirlo podrán seguir ejerciendo su profesión. Además, los que queden fuera del mercado laboral, pueden eventualmente volver a incorporarse y continuar en él por buen tiempo más. En el caso del Servicio Naval muchos buenos profesionales quedan sin la posibilidad de continuar en su carrera naval y deben buscar un lugar en la estrechez del mercado laboral. Esto obedece a lo que es ya un ciclo natural de la carrera, lo cual incluso es buscado por muchos oficiales que ven con buenas perspectivas su nueva



Esperanza de vida en el Perú entre 1950 y 2005

NIVEL	PERFIL	GRADOS	DESTINOS
CONSULTOR NAVAL	EXPERTOS EN ASUNTOS PROFESIONALES E INSTITUCIONALES	VALM. a C. de N.	DIRECCIONES EJECUTIVAS DE PLANES ESTRATEGICOS, JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, INSPECTORIA GENERAL DE MARINA
INVESTIGADOR NAVAL	INVESTIGADOR DE TEMAS DE INTERESES INSTITUCIONALES Y PROFESIONALES	CALM. a C. de F.	ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA, ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL, CENTROS DE INVESTIGACION
ASESOR	ASESOR DE CARACTER ADMINISTRATIVOS, ORGANIZACIONES, PARA DEPENDENCIAS QUE EL ALTO MANDO PROCESOS DE CENTROS INSTITUCIONALES DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE	CALM. a C. de F.	JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, JEFES DE PROYECTOS
ASESOR TECNICO	ASESOR DE CARÁCTER TECNICO EN LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE MARINA DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE	CALM. a C. de F.	DIRECCIONES TECNICAS, JUNTAS DE PRE-SELECCION
INSTRUCTOR NAVAL	DESEMPEÑO COMO INSTRUCTOR EN LOS DIFERENTES CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE LA MARINA A TIEMPO COMPLETO CATEDRÁTICO DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PARTICULARES Y NACIONALES PARA TEMAS MARÍTIMOS Y NAVALES, ASI COMO DE DEFENSA Y SEGURIDAD EN GENERAL	VALM. a C. de C.	CENTROS DE INSTRUCCION, UNIVERSIDADES NACIONALES, UNIVERSIDADES PARTICULARES, CATEDRÁTICOS DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PUBLICAS Y PRIVADAS
EJECUTIVO	DESEMPEÑO EN PUESTOS ESPECIFICOS DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN O EN OTRAS DEPENDENCIAS DEL ESTADO	VALM. a C. de C.	VMDEF, OFICINAS DE DEFENSA DE MINISTERIOS, OTRAS REPARTICIONES DEL SECTOR PÚBLICO, AGREGADURIAS, GERENCIAS DE CENTROS NAVALES, EDECANIAS, MUSEOS NAVALES, DIRECCIONES DE EJECUTIVAS DE PLANES INSTITUCIONALES, AREAS DE LOGISTICA Y BIENESTAR, SIMA, OFICINA DE ENLACE, DIRECCIONES TECNICAS

Propuesta de destinos para oficiales de la Carrera Diferenciada

condición ciudadana, principalmente para satisfacer necesidades cada vez más apremiantes como, por ejemplo, la Universidad de los hijos. Otra alternativa no existe en la actualidad. Sin embargo, pueden presentarse varios casos de oficiales que deseen prolongar su ciclo en la carrera fuera de la estructura piramidal, para continuar en el Servicio Naval cumpliendo funciones específicas, sin pasar al retiro, lo cual también contribuye a retrasar los desembolsos previsionales que está obligada a hacer la Caja de Pensión Militar-Policial.

En efecto, la problemática de la Caja de Pensión Militar-Policial, además de las situaciones conocidas, se ha visto afectada por el incremento de la esperanza de vida, problemática que es mucho más sensible en perspectiva para países como los de la Europa occidental, donde el llamado envejecimiento poblacional amenaza con desestabilizar sus sistemas previsionales en las próximas décadas. En Inglaterra, por ejemplo, incluso se habla de aumentar la edad de jubilación a 68 años.

En relación a los párrafos anteriores se presenta las siguientes propuestas:

- Ampliar el tiempo de duración de la carrera naval de 35 a 45 años.
- Incorporar en el sistema de renumeraciones el pago por tiempo de servicios, como preponderante frente al grado militar.
- Considerar el grado de Almirante como



La línea de carrera regular y la línea de carrera diferenciada: alternativas para maximizar el capital humano en provecho de la institución y de la persona

parte de la carrera para los cargos de Comandante General de la II. AA. y para el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

- Incluir el grado de Alférez de Navío como grado inmediato superior al Alférez de Fragata en la categoría de Oficiales Subalternos.
- Considerar 50 oficiales egresados por promoción.
- Establecer como objetivo de la línea de carrera del oficial alcanzar el grado de Capitán de Navío*.
- Crear la Línea de Carrera Diferenciada para Oficiales de Comando y Especialistas (en un primer momento) desde el grado de Capitán de Corbeta hasta Vicealmirante, lo que ya no obedecería a la dinámica de la estructura piramidal, sino al cumplimiento de tareas especificas considerando las cualidades y capacidades humanas que permitan al oficial seguir aportando a la institución.

Esta línea de carrera estaría condicionada a los siguientes principios:

- Eficiente maximización del empleo del capital humano.
- Complemento de tiempo de servicio para acceder a la pensión a partir de los 20 hasta los 35 años.
- Requerimiento de la Marina mediante vacantes y solicitud voluntaria del interesado.
- Consideración de línea de carrera seguida por el oficial, potencialidades, experiencia y aspiraciones personales.
- Consideración de estímulos que justifiquen en ambas partes, la permanencia del oficial en el Servicio Naval.

Para implementar la Línea de Carrera Diferenciada se definiria una concepción distinta de la constitución actual de la carrera naval del Oficial de Marina, tal como a continuación se indica:

- Línea de Carrera Regular (CR). Este proceso estará definido por el ascenso, la continua rotación y por la estructura piramidal.
- Línea de Carrera Diferenciada (CD). Estará definida por las necesidades de la institución, será voluntaria, acordada, de mínima rotación y paralela a la estructura piramidal de la CR.

* "...Comencé a pensar acerca de lo que podría esperar hacer como Capitán de Navío durante los ocho o nueve años que estaria en la lista de los Capitanes de Navío. Esta es una lista historica que se remonta a mucho antes de los tiempos de Nelson", y ha sido tomada de *Los Cien Dias*, memorias del Almirante John Sandy Woodward, comandante de la flota británica durante la Guerra de las Malvinas.

Condiciones, obligaciones, oportunidades y ventajas:

1. Sería a solicitud del oficial Almirante o Superior siempre y cuando existan vacantes, para lo cual deberá haber cumplido con la totalidad del tiempo requerido para postular al ascenso al grado inmediato superior.
2. No habrían ascensos y, por lo tanto, los oficiales que pasen a esta condición no estarían comprendidos en aquellos procesos, que son parte de la selección respectiva, salvo en casos como el proceso de calificación de Comandante mediante la foja de notas y conceptos.
3. En la CD los oficiales gozarán de todos los derechos correspondiente a su grado en la CR, a excepción de los señalados, debiendo cumplir con todos los deberes que el Servicio Naval demande.
4. De acuerdo a las posibilidades y convenios con Institutos Superiores ofrecerá a los oficiales de la CD becas de estudios.
5. Atenuación de los desembolsos de la Caja de Pensión Militar-Policial, con la continuación en el servicio activo del oficial por varios años más.

   Las funciones propuestas para la Línea de Carrera Diferenciada, CD, pueden apreciarse en el cuadro respetivo.

   Esta propuesta sería aplicable tanto a oficiales como a personal subalterno.

Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales

A medida que las demandas de capacitación aumentaron en proporción al crecimiento de la Institución y por el avance tecnológico, la Escuela Superior de Guerra Naval ha intensificado sus programas académicos. Sin embargo, este organismo académico del mayor nivel de la Marina, no cuenta con un Centro de Investigación que reúna investigadores a dedicación exclusiva dedicados al estudio de la realidad nacional y marítima, de los intereses marítimos, de las relaciones internacionales, de la geopolítica, o del rol de la Marina en la sociedad, trayectoria y perspectivas, entre otros.

En tal sentido se propone crear en la Escuela Superior de Guerra Naval un Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales (CIAPI) que sirva como fuente del pensamiento naval moderno, cuyos informes o propuestas permitan nutrir principalmente al Estado Mayor General de Marina de los insumos necesarios para formular la Política Naval y la correspondiente Estrategia, además de efectuar investigaciones sobre temas marítimos para instituciones públicas o privadas que lo soliciten, lo cual puede servir de autofinanciamiento para sus trabajos de investigación.

Además de lo ya mencionado el CIAPI cumpliría los siguientes objetivos:

- Formar un grupo de Investigadores Principales sobre las materias destinadas a desarrollar el pensamiento naval moderno de la Marina de Guerra de Perú.
- Formar instructores como catedráticos de postgrado para las materias antes citadas.
- Reclutar profesionales en ciencia política y en sociología como investigadores y analistas.

- Formar una red de Expertos o Consultores con aquellos oficiales superiores egresados de los cursos de perfeccionamiento que tengan dominio de uno o varios de los temas mencionados, que son materia de análisis para el Estado Mayor General de Marina, y que se mantengan permanentemente enlazados con esta dependencia.
- Implementar una memoria corporativa institucional basada en casuística que permita estudiar y investigación y finalmente desarrollar proyecciones.
- Dirigir la edición de publicaciones de carácter profesional e institucional, asi como la reedición de libros como el de *La Estrategía* del Contralmirante Julio De Los Ríos.

Un aspecto final en este tema corresponde al análisis del entorno institucional en el campo político, social y económico, con la finalidad de poder predecir fenómenos que pongan en riesgo la Seguridad Naval y el normal desarrollo de la profesión.

Centro Cultural de la Marina

La Marina de Guerra del Perú cuenta con un vasto patrimonio histórico que reúne una gran diversidad de bienes materiales e inmateriales que forman parte importante de su identidad, la cual a lo largo de casi doscientos años de existencia se ha ido enriqueciendo en virtud a tantas hazañas memorables y a tradiciones y costumbres invalorables, que vienen siendo cultivadas por generaciones de marinos y por muchos otros



Reglamento Interno de la Escuadra, 1930. Importante publicación como las muchas que forman parte del patrimonio histórico institucional.

ciudadanos de distintas ocupaciones que desinteresadamente siempre guardaron profundo cariño por la Institución. Es por esa razón que el Comandante General de la Marina, mediante una directiva ha normado la protección de este patrimonio teniendo como referencia legal la Ley General de Patrimonio Cultural de la Nación, Ley N° 28296, y que comprende la tradición, costumbres y usos navales, la historia naval, la memoria de los héroes navales, reliquias, restos arqueológicos, edificios y construcciones antiguas, buques, documentos oficiales y particulares, epistolario, libros, publicaciones, reglamentos, manuales, archivos fotográficos y fílmicos, medios magnéticos, entre otros.

Al respecto el recordado historiador

naval capitán de fragata Fernando Romero Pintado publicó un artículo detallado sobre los libros y folletos históricos de propiedad de la Marina.[16]

Los países más desarrollados en las últimas décadas vienen mostrando gran interés por proteger y auspiciar al patrimonio cultural de la humanidad. El apoyo a la cultura es uno de los temas que hoy se están impulsando, por ejemplo, en las Fuerzas Armadas españolas donde se desarrollan importantes actividades interactuando con la ciudadanía para fortalecer los lazos del mundo militar con la cultura.



El buque Museo, un elemento importante de difusión del patrimonio cultural naval, que beneficia el turismo interno y externo

En ese país, instituciones como el Instituto de Estudios Estratégicos tiene como lema "Por la cultura hacia la conciencia de defensa". Aqui el termino de cultura presenta una amplia acepción que va desde los estudios de geopolítica, geoestrategía y economía de guerra, entre otros, hasta aquellos de carácter humanístico, como la historia militar y el patrimonio historico en el ámbito castrense.[17]

La cultura no solamente permite mejorar los niveles de ciudadanía sino también camina en la misma dirección que el desarrollo, es por eso que el vasto Patrimonio Cultural de la Marina está en condiciones de contribuir con esa causa, para lo cual podría contar con un Centro Cultural que, como órgano descentralizado de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, centre sus esfuerzos en conservar, proteger y principalmente difundir el mencionado patrimonio. Este Centro tendría que contar con un local de fácil acceso al público donde principalmente escolares y universitarios, profesores, investigadores, puedan leer, consultar, informarse e investigar en uno de los mejores archivos histórico-documentales, incluyendo materiales fotográficos y audiovisuales con que cuenta el país.

El Jefe del Centro Cultural seria designado como Curador del Patrimonio

16 Romero Pintado, Fernando. "Material bibliografico de valor antiguo en la biblioteca del Museo Naval". En *Revista de Marina,* set.-dic., 1984, V. I. 373 Nº5.

17 Gonzales-Pola de la Granja, Pablo. "La función estrategica de la historia militar". En *Revista del ejército de tierra español*, Nº 780 abril-2006.



La arqueología submarina es una actividad que favorece notablemente el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico

Cultural de la Marina de Guerra del Perú y su representante ante las instituciones involucradas en la Cultura para desarrollar actividades de esa índole.

Este Centro podría cumplir además las siguientes tareas:

- Centralizar el inventario actualizado de los bienes culturales de la Marina de Guerra del Perú.
- Administrar la Biblioteca histórica de la Marina de Guerra del Perú, reuniendo todas las publicaciones, reglamentos, manuales de antigüedad considerable que actualmente se encuentran repartidos en diferentes bibliotecas y archivos patrimoniales de las diferentes Unidades y Dependencias.
- Programar y conducir seminarios y exposiciones para difundir la cultura naval.
- Programar concursos destinados a difundir el patrimonio cultural entre el personal naval y entre el público en general.
- Velar porque los valores morales y espirituales del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau, siempre sean promovidos en nuestra sociedad y en el extranjero.
- Impulsar concursos sobre aspectos relacionados con la cultura naval entre la población civil.
- Promover la elaboración de las biografías de héroes y líderes navales que han contribuido a enriquecer la imagen y trayectoria de la Marina de Guerra del Perú, difundiéndolas en publicaciones, enciclopedias marítimas, así como en programas de canales de televisión de señal abierta o por cable, tales como el Discovery Channel o History Channel.
- Promocionar la arqueología submarina (naufragios de navíos coloniales como el de la fragata *Mercedes* en 1854, el del vapor *Rímac* en 1855 o el del transporte Loa en 1881).

Este Centro Cultural podría, como lo propuse en esta Revista años atrás, impulsar la conversión de un buque que esté próximo a la baja en buque museo, así como la construcción de una réplica del Monitor *Huáscar* sobre la base de uno de los buques aguateros que este por ser dado de baja, y que tienen casi

la misma eslora y el franco bordo, como el ex BAP *Mantilla*.[18]

Apuntes finales

Este articulo, más allá de presentar algunas ideas que pueden ser compartidas o no, tiene como objetivo destacar que en torno a la carrera naval y a los asuntos institucionales existe un universo de temas que han sido investigados con erudición por años por destacados oficiales de Marina, muchos de los cuales ya no se encuentran entre nosotros, mientras que los otros, andando por el otoño de sus vidas, continúan aportando sus conocimientos y experiencia en forma continua, favoreciendo de manera considerable el enriquecimiento del patrimonio cultural inmaterial de la Marina. Este trabajo importante es característico en la Marina y viene desde sus orígenes decimonónicos; aquí podemos mencionar a investigadores navales como el Contralmirante Eduardo Carrasco, primer cartógrafo del Perú, y los Capitanes de Navío Aurelio García y García y Camilo Carrillo.

En el siglo siguiente oficiales de Marina como German Stiglich, Manuel I. Vegas, Alejandro Vinces Ubilluz, Enrique Monge, Enrique Labarthe Durand, Fedrico Taboada, Manuel Jiménez, Julio Elías, Fernando Romero, Julio de los Ríos, Juan Castro Hart, Jorge Parra del Riego Endara, Luis Ernesto Vargas Caballero, José Carlos Cossío, José Valdizán Gamio, Luis Felipe Villena, Felipe Rojas Quiroz, por citar algunos de los más destacados, contribuyeron con sus opiniones, estudios e investigaciones, la mayoría de ellas publicadas en la *Revista de Marina* y en otras publicaciones importantes, a construir la gran fuente de información que hoy contamos para estudiar temas relacionados con la profesión y la vida institucional. Revisando sus contenidos encontraremos muchas e interesantes opiniones que a veces hemos escuchado o leído como primicia, cuando cinco décadas atrás ya un oficial acucioso había dado una opinión parecida sobre el mismo tema. En su recuerdo, estas líneas.

18. Llosa Pazos, Juan Carlos. "Nuevos tiempos para la Armada: algunas propuestas". En *Revista de Marina*, Nº 4, oct-nov-dic, 2001. Año 94.

Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO

Isla de San Lorenzo: ¿Megapuerto de Sudamérica?

Capitán de Navío (r)
José Luis Guerola Lazarte



El Congreso que terminó sus funciones el 28 de julio de 2006, antes de irse aprobó una ley disponiendo –entre otras acciones– la construcción de un megapuerto en la Isla de San Lorenzo. Es la idea que ese megapuerto concentre parte del tráfico de carga en contenedores proveniente de Sudamérica que esté destinada a los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico y, viceversa, que distribuya a los puertos de Sudamérica la carga proveniente de los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico. Para la concentración y distribución de esa carga se haría uso intensivo de operaciones de transbordo.

Como justificación de esa iniciativa se ha destacado la "inmejorable" posición geográfica de San Lorenzo, los espacios disponibles y las profundidades marítimas, que no requerirían dragado para que buques de gran calado recalen sin problemas.

La continua incorporación a la flota mercante mundial de buques portacontenedores super post-Panamax (cuyas dimensiones no les permite pasar por las esclusas del Canal de Panamá),

así como la creciente participación de empresas navieras en las cadenas logísticas intermodales puerta-a-puerta, han impulsado la demanda por un eficaz servicio estratégico de transbordo. Sin embargo, antes de extrapolar conclusiones y aplicarlas a entornos regionales, parecería prudente examinar algunas características de esos servicios.

Efectivamente, existe demanda por un limitado número de puertos pivote o de transbordo globales, que estén ubicados estratégicamente en áreas marítimas importantes del Globo, como las costas del Sureste Asiático, el Caribe, el Mar Mediterráneo y otras, en zonas de tráfico marítimo de gran densidad y con gran potencial de transbordo. Pero antes de disponer su construcción se debería hacer estudios sobre los aspectos económicos y operacionales que una decisión de ese nivel conlleva.

Es indispensable evaluar, entre otros, varios aspectos operacionales y económicos del transbordo. Entre ellos, la ubicación del potencial megapuerto, las rutas a las que habrá de servir, la frecuencia de sus servicios, y el nivel de sus costos. Particularmente, será prioritario evaluar la demanda portuaria, en base al análisis de la carga que el potencial megapuerto podrá captar. Son esas fundamentales consideraciones de las que lamentablemente parecería estar careciendo la propuesta de megapuerto de la Isla de San Lorenzo aprobada por el Congreso.

En términos generales, la ubicación geográfica, geopolítica y geoestratégica de la isla San Lorenzo es bastante buena. Pero ciertamente no es insuperable y en ningún aspecto es extraordinaria. La ubicación de varios puertos de la costa oeste de Estados Unidos es superior.

La isla San Lorenzo está ubicada frente a Nueva Zelanda y Australia, países que no obstante su gran importancia política mundial no están ubicados en una zona geográfica de alto tráfico naviero. La isla de San Lorenzo no está ubicada frente a los puertos asiáticos que en el hemisferio norte concentran el tráfico naviero de mayor densidad de ese continente.

Pero son las líneas navieras importantes las que en última instancia determinarán si será más económico seguir manteniendo un servicio directo de Nueva Zelanda y Australia hacia el Perú y Chile, por ejemplo, o si será preferible derivar el tráfico de buques portacontenedores de esos países, primero a un "puerto hub" asiático, y luego por la arteria troncal oeste-este que une al Asia con el puerto de Los Ángeles/Long Beach, terminar por una ruta norte-sur regional (Los Ángeles/Long Beach, Balboa, Callao, por ejemplo). Todo ello con los transbordos correspondientes, donde estos sean requeridos.

Se debe tener presente que lo que se está analizando es el tráfico contenedorizado y no los tráficos de carga a granel líquida o seca, cuyo enrutamiento geográfico responde a paradigmas distintos. Al efecto cabe recordar que las distancias de las rutas marítimas desde cualquier puerto norteamericano a los puertos del Lejano Oriente y del Sureste Asiático, son más cortas que las distancias desde la isla San Lorenzo hasta esos puertos, por estar ubicada ésta en el hemisferio sur,

mientras los puertos asiáticos están en el hemisferio norte.

Pero tan importante como la ubicación geográfica es el volumen real de carga que el posible megapuerto habrá de manipular. El proyecto estima que dicho megapuerto habrá de captar 197 millones de TM de carga procedentes de, y destinadas a, los países sudamericanos. Esa cifra parece exagerada. Más aún teniendo en cuenta que sólo se debe considerar la carga firmemente comprometida por acuerdos y compromisos comerciales, económicos y políticos.

Es el volumen de carga el que habrá de determinar el tipo y número de buques y la frecuencia de los servicios y el que habrá de definir si el proyecto es económicamente viable, sin lo cual sería una locura embarcarse en él. Se debe comparar económicamente ese servicio con otras alternativas, teniendo en cuenta que esas decisiones no estarán bajo el control del hipotético operador portuario del megapuerto.

Según Ernst Frankel, profesor emérito de MIT y de la Universidad Marítima Mundial, connotado experto en puertos, el objetivo del transbordo, operación requerida al planearse un sistema portuario constituido por un puerto central y varios puertos radiales (sistema *hub-and-spoke*) es no sólo reducir el costo total de recolección y/o distribución de los contenedores que transporta un buque portacontenedores de una mega línea naviera principal, desde y hacia numerosos puertos de origen y destino, cada uno de los cuales sólo contribuye con una parte a la carga de los buques de la línea principal, sino también mejorar la entrega de la carga justo a tiempo, reducir los inventarios de mercancías en tránsito y hacer del movimiento total de la carga contenedorizada, desde su origen a su destino, un proceso continuo.

Un adecuado análisis de las economías del sistema de transbordo debe incluir, de un lado, todos los costos logísticos; y del otro, todas las actividades de valor agregado y los beneficios que aportarán las actividades de transbordo. Esa es la metodología de la que parecería carecer el proyecto de megapuerto de San Lorenzo.

Para determinar si es viable hacer del mismo un "puerto concentrador o puerto *hub*" es preciso realizar un análisis econométrico, utilizando para ello tal vez el modelo de programación de enteros mixtos de R. Aversa, R.C. Botter, H.E. Haralambides y Hty Yoshizki, que fuera utilizado para hacer un ensayo de determinación de los puertos *hub* de la costa este de Sudamérica.

Sin embargo, la consideración fundamental es verificar y asegurar que tanto desde el punto de vista comercial, como económico y político, primero, el proyecto de megapuerto sea aceptado en la región, y segundo que tenga garantizado el impresionante volumen de carga que tendría que manejar para llenar las bodegas de los buques super post-Panamax o *Ultra Large Container Carriers* (ULCCs), que los autores del proyecto de ley están considerando que los armadores desplegarán hacia estas latitudes.

Una de las preguntas fundamentales que se debe responder es: ¿llevarán a cabo las líneas navieras tal despliegue de

buques, sin tener garantizada la decisión de los principales *stakeholders*, respecto al enrutamiento de la carga apropiada por el megapuerto en mente?

Para que el transbordo sea atractivo, los beneficios económicos y operacionales deben superar los costos económicos y operacionales "agregados", representados por los costos de manipulación adicional, los costos portuarios adicionales y los costos resultantes de las adicionales distancias o desviaciones de viaje. ¿Se ha tomado en cuenta esos costos y beneficios totales? Parecería que no.

¿Estarán los países sudamericanos, a los cuales el puerto de San Lorenzo sería propuesto como "puerto concentrador" o "puerto *hub*" de sus cargas, política y comercialmente dispuestos a aceptar que San Lorenzo sea el puerto concentrador y transbordador de "sus cargas" de exportación e importación, o plantearán más bien, con el apoyo de algunas líneas navieras que cubren el tráfico a los puertos de la costa oeste de Sudamérica, convertir alguno de sus puertos en el "megapuerto de la región", o cuando menos en el puerto concentrador de algunos de los puertos de su entorno? Si ese fuera el caso, ¿de dónde obtendría San Lorenzo la carga contenedorizada necesaria para garantizar a las grandes líneas navieras que el servicio que ellas van a prestar será rentable?

Se debe recordar que serán las líneas navieras las que tendrán que asimilar el enorme impacto de los grandes costos requeridos para que los megabuques operen con eficiencia. ¿Existe conciencia de los grandes capitales que habrá que invertir para el desarrollo de las instalaciones del megapuerto y para la adquisición de los buques y contenedores que se necesitan para atender ese servicio?

Un buque portacontenedores del porte y características consideradas en el proyecto cuesta mucho más de 100 millones de dólares y cada contenedor del inventario cuesta aproximadamente 2.000 dólares. De utilizarse en el proyecto buques de 10.000 TEU de capacidad –supuesto absurdo planteado por los autores del proyecto– se requerirían tres juegos de contenedores por buque, esto es 30.000 contenedores, que representarían 60 millones de dólares adicionales por buque. ¿Cuántos buques serán necesarios para obtener la frecuencia operacional apropiada que haga el sistema atractivo?

De otro lado, está claro que lo que se está proponiendo no es el aporte por el inversionista de un capital de riesgo, sino la ejecución de un proyecto BOT (*built-operate-transfer*) respecto del cual, en el análisis final, es el país anfitrión del proyecto el que debe asegurar el adecuado retorno sobre la inversión.

Finalmente, hay en marcha un proyecto para modernizar el puerto del Callao. ¿Se estaría proponiendo la desaceleración de la marcha de ese proyecto para dar lugar a la iniciativa de San Lorenzo, sustentada en el manejo de una carga cuya captación es, sin duda, extraordinariamente incierta? ¿O se debería iniciar a la brevedad otras fases del desarrollo del puerto del Callao para convertirlo en el puerto *hub* surregional de la costa oeste de Sudamérica, como está aprobado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario?

La propuesta de San Lorenzo exhibe aristas que no han sido debidamente aclaradas y cuyo examen es aconsejable efectuar dado el alto costo del proyecto. Para el examen de tal proyecto se necesita recursos de los cuales el sector carece. Por tanto, es lógico esperar que las tareas y estudios iniciales sean efectuadas por los proponentes de la iniciativa o por los supuestos interesados en el desarrollo de este proyecto. De otro modo, es posible que se esté alentando invertir en estudios sobre una iniciativa que en un primer análisis parece no viable.

En este artículo solo se ha examinado el asunto del megapuerto, pero si se lee *in extenso* la ley aprobada, se tendrá que convenir que se está promocionando un proyecto aun más ambicioso, cuyo costo sus autores estiman en aproximadamente 12.300 millones de dólares.



Foto: Yayo López

Vista desde la cima del Cerro La Mina del Cabezo de la Isla San Lorenzo



Foto: José Pinilla

Objetos para textilería recuperados por el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo promovido por la Marina de Guerra del Perú

Martes

Buffet Marino

Miércoles

Buffet Criollo

Jueves

Buffet Pastas & Antipastos

Viernes

Buffet Sancochado

5 razones para comer fuera de casa





Almuerzos Buffet con la mejor vista al Mar:

Incluye:

- Buffet de Postres
- Copa de Pisco Sour
- Impuestos y servicios

* Estacionamiento de cortesía y privado.

Lunes: Nuestra Carta Gourmet
Martes: Buffet Marino.
Miércoles: Buffet Criollo.
Jueves: Buffet Pastas & Antipastos.
Viernes: Buffet Sancochado.

S/. 49.00

(Precio por persona)

De 12:00 hrs. a 15:30 hrs.

Sky LAS AMÉRICAS

RESTAURANT GOURMET
Piso 21
LIMA - PERÚ

ayb@hoteleslasamericas.com
Hotel & Suites Las Américas Av. Benavides 415 - Miraflores / Informes y Reservas: 447-7272 (anexos A&B: 214 / SKY: 216)

La seguridad nacional y el Perú como sede del foro de la APEC

Contralmirante (r)
Juan Freire Roncagliolo

El Perú es uno de los tres países de América Latina miembros del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC) y el único de la Comunidad Andina, que por haber sido designado como sede de este Foro para el año 2008, se convertirá en el centro de la atención mundial y, lo más importante, tendrá la oportunidad de lograr un liderazgo en Latinoamérica.

Como es sabido, la Cooperación Económica del Asia-Pacífico, más conocida como APEC por sus siglas en inglés (*Asia-Pacific Economic Cooperation*), es un foro multilateral, creado en el año 1989, para tratar y definir temas relacionados con el intercambio comercial, la coordinación económica y la cooperación entre sus integrantes. Sus reuniones son anuales y la sede rota entre sus miembros. Sus decisiones se toman por consenso y funcionan en base a declaraciones no vinculantes. Tiene una Secretaría General, con sede en Singapur, que es la encargada de coordinar el apoyo técnico y de consultoría.

La importancia de pertenecer a esta organización radica en que las economías sumadas de sus veintiún miembros pertenecientes a tres continentes, América, Asia y Oceanía, equivalen al 56% de la producción mundial y en su conjunto representan el 46% del comercio global

En el marco del Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico se han determinado cuatro áreas sobre las cuales se va a trabajar. Las tres primeras, consideradas como básicas, son: 1) Facilidades del comercio, 2) Inversiones y liberación de las inversiones, y 3) Cooperación económica, tienen por finalidad lograr que las economías llamadas desarrolladas abran sus mercados y permitan que los países en desarrollo, como el Perú, puedan acceder a ellos.

Para las reuniones del Foro han sido consideradas como sedes las ciudades de Arequipa, Chiclayo y Trujillo, habiéndose

incluido, en esta oportunidad, un área de "seguridad" como cuarto pilar, a realizarse en la ciudad de Iquitos.

Si tenemos en cuenta que el concepto de seguridad en nuestro país aún no lo tenemos claro, por cuanto podemos observar que en muchos documentos oficiales emitidos por organismos del Estado, que deberían legitimar este concepto, existen notables diferencias, podemos preguntarnos: ¿cuál será la "seguridad" de la que se va a tratar en las reuniones del APEC?

Me explico, si la palabra seguridad, así a secas, está claramente definida en los diccionarios, cuando se la refiere a diferentes aspectos particulares, tales como seguridad nacional, seguridad regional, seguridad hemisférica, seguridad social, seguridad económica, seguridad ciudadana, etc., tendrán que basarse en los conceptos que se definen en los diccionarios, y aunque en estos se incluyan aspectos de conveniencia, mayoritariamente deberá considerarse en cada una de las nuevas definiciones, que la seguridad es una "situación" en la que el individuo, nación, región, etc., está libre de amenazas, peligro o daño.

Sin embargo, si observamos que en el *Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú* (2005), se ha considerado una definición sui géneris de seguridad, a secas, que más se asemeja a lo que podría ser una definición de Seguridad Nacional, y que, así mismo, en la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, en su Artículo 2º define la "seguridad" ciudadana como la "acción" integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, podemos notar que, más que una definición de "seguridad" ciudadana, que por lógica debería ser la "situación" en la que los ciudadanos están libres de amenazas, peligro o daño, esta, por su redacción, se asemeja más a lo que podríamos denominar "protección" ciudadana, "medidas" de seguridad ciudadana, o algo similar, por cuanto se trata de "acciones" y no de una "situación", como se interpreta de la definición de los diccionarios.

En mi modesto modo de ver, y teniendo en cuenta el contexto en el cual se va a tratar la seguridad en las reuniones del APEC, en el Foro del 2008, podrían desarrollarse temas referidos a la seguridad desde el punto de vista jurídico y/o económico que permitan dar confianza a los actores que van a comercializar sus productos, y a aquellos que van a invertir y facilitar recursos económicos; pero, por otro lado, si tenemos en cuenta la zona que se ha elegido para la realización del diálogo de seguridad, Loreto, podríamos asumir que también podría tratarse de la seguridad requerida contra el contrabando, el narcotráfico y/o el terrorismo, como ha sido manifestada la preocupación de este Foro por la amenaza que representa Corea del Norte en la región asiática.

De todos modos, considero que siendo el Perú sede de este importante Foro, tendremos la oportunidad para ir acentuando las bases del correcto sentido de la aplicación de los conceptos

de seguridad y defensa y permitir así el buen entendimiento de estos términos, el primero, como una "situación" ideal, que normalmente se espera alcanzar y el segundo como las "prevenciones y acciones" que se encaminen al logro de la situación antes mencionada.

La defensa no solo se da en el campo militar sino también en los demás campos de la actividad humana; por ello las veces que el Perú como Estado ha suscrito un acuerdo internacional comprometiéndose a cumplir cláusulas que, sin preverlo, han limitado nuestra soberanía y puesto en peligro la seguridad nacional, se debe tener presente la importancia de la opinión de los expertos en seguridad para cada tipo de actividad.

En octubre del 2003 la OEA emitió una declaración referida a la Seguridad en las Américas que a la letra dice: "las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio *son de naturaleza diversa y alcance multidimensional* y el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales". Igualmente podemos ver que según el concepto de "seguridad humana", la nueva definición de amenaza a la seguridad *abarca todo*, desde terrorismo hasta el VIH/Sida y la migración ilegal, por tanto, las soluciones, es decir, las previsiones y acciones de defensa y protección contra cada uno de estos males no significa que la solución tenga que ser militar, pero sí requiere la participación de especialistas en *Seguridad*, que orienten la solución en contraposición de las diversas causas que atenten contra la seguridad del Estado-Nación.

Es sabido que los gobernantes de la cuenca del Pacífico se han comprometido a impulsar las conversaciones sobre el libre comercio mundial y promover una mayor seguridad en los negocios y la infraestructura, así como en la de los bienes, para prevenir eventuales ataques terroristas. Los socios han exhortado para continuar con las acciones preventivas para desmantelar a los grupos terroristas, confrontar otras amenazas a la seguridad y superar esos esfuerzos.

Si consideramos que este foro por sí mismo es de interés nacional y que la declaración de la OEA sobre seguridad en las Américas, emitida en octubre del 2003, también lo es, podemos decir que los Estados que conforman el APEC, confrontan diferentes amenazas a su seguridad física, comercial, económica, social, ambiental y, en general, de todo orden, y siendo tan extensos los alcances de la seguridad de estas naciones en su conjunto, pero que, normalmente cuando se refieren a ella es para destacar la seguridad contra el uso de las armas; es por ello que cabe preguntarse: ¿Cuál es la "seguridad" sobre la que se va a tratar en las reuniones del Foro del APEC a realizarse en el Perú, el año 2008, en la ciudad de Iquitos?

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional



Guardacostas haciendo cumplir la Ley





Jr. Constitución 150 Callao, Telefono: 613-6868
Emergencias: 420-2020, Pagina Web: www.dicapi.mil.pe

Lecciones del pasado

La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo

Capitán de Fragata (r)
Dr. Jorge Ortiz Sotelo

Hace tres lustros comencé a dictar clases en la Escuela Superior de Guerra Naval en torno a las enseñanzas que el pasado puede darnos para una mejor comprensión del arte de la guerra. Como una ayuda para los alumnos, preparé algunos textos sobre determinados conflictos, correspondiendo los tres primeros a la Guerra del Peloponeso (431-403 a.C.), las tres guerras anglo-holandesas (1652-1673) y las guerras de la Francia revolucionaria (1793-1815). El primero de estos casos, que publicamos en esta entrega, analiza un conflicto en que una potencia terrestre (Esparta) derrota a una potencia marítima (Atenas); el segundo caso estudia una situación en que dos potencias marítimas definen la supremacía; y el tercer caso trata sobre la prolongada lucha en que una potencia marítima (Gran Bretaña) derrota a una potencia terrestre (Francia).



Escena de combate, cerámica griega, s. V. a.C.

El análisis de cada uno de estos casos permite obtener lecciones sobre las causas de los conflictos, la forma como éstos fueron enfrentados por los estados y las naciones, los objetivos políticos que se trazaron los contendientes, la forma como procuraron alcanzar dichos objetivos con una estrategia militar determinada y la manera como dichos conflictos concluyeron. Si bien se mencionan algunas batallas y combates de estas guerras, no se profundiza en ellas por corresponder al ámbito de la táctica, cuya sujeción a los cambios tecnológicos la hacen bastante más dinámica que la estrategia.

Esta última, definida como "el arte de la dialéctica de las voluntades que emplean la fuerza para resolver un conflicto"[1], tiene mayor permanencia en el tiempo y por ello se la puede estudiar analizando guerras y campañas del pasado. Este ha sido el camino que han seguido los teóricos de la guerra en general -Clausewitz, Jomini, Beaufré, Lidell Hart, entre otros- así como quienes se han especializado en temas marítimos -Mahan, Corbett, Richmond, Castex, entre otros-. Cada uno de ellos elaboró sus teorías partiendo de una perspectiva nacional específica, construyéndolas a lo largo de décadas de investigación y debate intelectual. Al revisar la bibliografía nacional sobre estos temas, hemos encontrado que hay muy pocos trabajos que opten por esta metodología. Ello nos ha animado a publicar estas notas de clase, confiando en alentar de esa manera a extraer de los ejemplos del pasado lecciones válidas para los posibles conflictos que se puedan enfrentar en el futuro.

Entre los años 431 y 404 el mundo griego se vio conmocionado por una terrible guerra que involucró a la totalidad de las ciudades estado griegas e incluso al imperio persa y a otras localidades en la actual Italia. El triunfo final de Esparta sobre Atenas conllevó una profunda transformación en dicho mundo y marcó el final de la época clásica. Las razones para dicho conflicto, la forma como cada potencia enfrentó el reto tanto en lo interno como en lo externo, la estrategia política y militar que cada una adoptó, la forma como fueron aplicadas, las complejas relaciones civiles-militares, el papel de los aliados de Atenas y de Esparta, y el rol que le cupo al dominio marítimo en esta conflagración, todo ello constituye un magnífico ejemplo histórico que brinda luces sobre los aciertos y errores en la conducción de un conflicto.

La principal fuente para el estudio de este conflicto es la *Historia de la Guerra del Peloponeso* de Tucídides, siendo complementado por *La Paz* de Aristófanes, la *Filipicas* de Demóstenes, el *Discurso sobre la Paz* de Isócrates, la *Anábasis* de Jenofonte y las *Historias Helénicas* de Teopompo.



La Acrópolis, Atenas.

I. La polis griega: el origen del poder

Grecia fue, y en buena parte sigue siendo, una gran mezcla de pueblos, cuyos vínculos unitarios fueron la lengua, la cultura y la religión. Cada *polis* o ciudad constituía un estado en sí mismo y se expandía a través de colonias que sus ciudadanos fundaban en otros lugares del Mediterráneo o fuera de él. En esencia,

1. General Beaufre, Introducción a la estrategia (Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1965), p. 29.

podemos hablar que la época de esplendor -la Grecia Clásica- fue precedida por una época obscura de la cual hay pocos datos históricos pero abundancia de referencias mitológicas (cantos homéricos, entre otros). En esa etapa van a confluir tres grandes grupos, que se unieron en confederaciones: los dorios, asentados en la península del Peloponeso; los jonios, que ocupaban la Grecia continental y algunas islas centrales; y los eolios que ocupaban las colonias en Asia Menor y la isla de Lesbos.

Si bien todos los pueblos griegos tenían muy en alto el criterio de libertad individual de sus ciudadanos, dorios y jonios habían encontrado caminos distintos para gobernarse a sí mismos. Tomando como norma las leyes de Dracón (621 a.C.) modificadas por Solón (594 a.C.) y Clístenes, Atenas había limitado el poder de los eupatridas (la aristocracia) y de los ciudadanos con mayor poder económico, logrando imponer la democracia como sistema de gobierno a partir del año 502 a.C. Este sistema organizaba a la población ateniense en diez tribus, todas las cuales participaban en el gobierno de la polis a través de las siguientes instituciones:

a. El arcontado, formado por un miembro de cada tribu;
b. La asamblea, formada por todos los ciudadanos, la cual se reunía unas cuarenta veces al año en números cercanos a los seis mil participantes por vez, sobre un total de cuarenta mil ciudadanos al principio de la guerra;
c. El Consejo de la Bule, integrado por quinientos ciudadanos, cincuenta por cada tribu, elegidos libremente, teniendo como función preparar los proyectos a ser sometidos a la Asamblea; y;
d. El Tribunal de los Heliastas, a cargo de impartir justicia, e integrado por ciudadanos de todas las tribus.

La Asamblea escogía anualmente a diez generales o estrategas, uno por cada tribu, quienes tenían a su cargo conducir las operaciones militares al frente de las fuerzas que cada tribu aportaba. Los estrategos podían ser reelegidos en atención a sus habilidades políticas y militares. Eso sucedió con Pericles, quien si bien fue estratego durante tres décadas nunca tuvo más poder que sus colegas.

Otro elemento importante en la democracia ateniense fue el ostracismo, mecanismo que podía aplicar la Asamblea para desterrar a un ciudadano por espacio de



Busto de Pericles, estratego de Atenas.

diez años, cuando su presencia en la ciudad constituía una amenaza a la democracia.

Esparta, por su lado, basada en las leyes de Licurgo, había desarrollado una fuerte aristocracia agrícola y terrateniente. Su organización social consideraba tres grupos: los espartiatas, descendientes de los dorios que habían conquistado la zona de Laconia, poseían todos los privilegios de la ciudadanía y conformaban un formidable ejército permanente en el que debían servir hasta los treinta años; los helotas o iliotas, descendientes de los pueblos originarios de Laconia que habían sido conquistado por los espartiatas, eran esclavos del estado y no poseían derechos, debiendo trabajar para sustentar a sus amos; y los *perioiki* o periecos, hombres libres de las ciudades sometidas a Esparta durante su proceso de expansión, que no tenían derechos políticos pero sí económicos.



Hoplita, cerámica griega, s. V a.C.

El sistema de gobierno espartano incluía elementos democráticos, oligárquicos y monárquicos. Contaban con dos reyes, miembros de las familias más importantes y que asumían esa función por herencia. En caso de guerra, uno de ellos asumía el mando militar y el otro manejaba los asuntos internos del estado. Su poder era limitado por los otros órganos de gobierno, que eran la Gerusia, la Apella y el Eforado. La Gerusia era un tribunal formado por los dos reyes y veintiocho hombres mayores de sesenta años, teniendo como tarea la diplomacia y la justicia, y la redacción de las leyes y los acuerdos que debían ser aprobados por la Apella. Esta era la asamblea de todos los espartiatas mayores de treinta años, que debían tomar las decisiones formales sobre tratados, relaciones exteriores, guerra y paz, votando usualmente por aclamación. Finalmente, el Eforado formado por cinco representantes de cada una de las tribus de la ciudad, tenía como función controlar a los reyes, y convocar y presidir la asamblea[2].

La Guerra de Troya (c. 1200 a.C.) fue el primer momento en que las diversas *polis* griegas de la península actuaron en conjunto, logrando vencer gracias a su capacidad de emplear un incipiente poder naval que les permitió actuar en tierras lejanas. Después del conflicto, las ciudades con grandes ejércitos declinaron, mientras que las ciudades marítimas comenzaron a desarrollarse rápidamente.

Tras las Guerras Médicas (490 y 480-479 a.C.) Atenas emergió como la *polis* más prestigiada y poderosa en Grecia, al

2. Arnold J. Toynbee, Guerra y Civilización (Madrid, Alianza Editorial, 1976), pp. 35-62. Donald Kagan, "Sobre los orígenes de la guerra y la preservación de la paz", Conferencias magistrales en Política y Estrategia, Naval War College, Newport (Callao, Escuela Superior de Guerra Naval, 1999), I, pp. 19-27.

haber dirigido la resistencia contra los persas. En el 478 a.C. constituyó la Liga de Delos, reuniendo a las principales ciudades en una alianza defensiva ante el temor de una nueva invasión persa, debiendo aportar cada una de esas ciudades buques y hombres para dicho fin. Con los años, los miembros de la Liga de Delos dejaron languidecer sus flotas (excepto las islas de Lesbos y Quios), sustituyendo su aporte con tesoros que eran depositados en el oráculo de Delos. Controlada por Atenas, la Liga se convirtió en una vía de engrandecimiento de esa ciudad, que poco a poco expandió su poder en forma imperialista, intentando, entre otras cosas, conquistar Egipto (461-454 a.C.).

En el Peloponeso, Esparta había constituido su propia liga defensiva con pueblos y ciudades dorios. En la práctica existían tres niveles de aliados, el primero estaba formado por los pequeños estados cercanos que eran fácilmente controlables; venían luego los estados suficientemente fuertes y distantes como para escapar de presiones extremas (Megara, Elidas y Mantinea); y un tercer grupo, donde se ubicaban Tebas y Corinto, estaba formado por los estados más remotos y poderosos.

Esparta era una sociedad jerarquizada cuya riqueza se basaba en la propiedad de la tierra, el trabajo de los *perioiki* y la mano de obra esclava de los helotas. Sus rígidas leyes, organizadas en parte por Licurgo, destinaban a todos los ciudadanos a servir como soldados exclusivamente, convirtiéndose en la maquinaria militar más completa y eficiente del mundo griego[3]. Sin embargo, tal dedicación limitó de manera enorme su desarrollo en otras áreas.

A mediados del siglo V a.C. el imperialismo ateniense había alcanzado proporciones considerables, dominando ciudades y colonias en buena parte del Mediterráneo oriental. Esto preocupaba a Esparta y sus aliados, que temían verse sometidos por la pujante Atenas, llevando a que ambas ciudades se enfrentaran durante quince años hasta que en el 445 se firmó la llamada Paz de Talio. Si bien no se conserva dicho acuerdo, se sabe que dividía formalmente al mundo griego en las dos alianzas, prohibiendo a los miembros de cada una de ellas cambiar de facción (el enfrentamiento se había originado cuando Megara se alió con Atenas), permitiendo que los neutrales se unieran a cualquiera de las alianzas y estableciendo un arbitraje obligatorio para cualquier agravio.

Poco después Pericles pasó a ser la figura política más importante en Atenas, manteniendo esa condición desde el 443 hasta su muerte en el 429. En los años que precedieron a la Guerra del Peloponeso hubo al menos dos oportunidades en que los mecanismos de la Paz de Talio fueron probados y permitieron evitar la guerra. El primero ocurrió cuando un grupo de griegos se estableció en Turi, en el sur de Italia, y pidió colonos a Esparta, que no se los pudo enviar por no tener población disponible. La reacción de Atenas fue declarar su apoyo a una colonia panhe-

3. Xenofonte, "The laws and customs of the Spartans", Donald S. Gochberg, editor, Classics of Western Thought. The Ancient World (New York, Harcourt Brace Jovanovich Publishers, 1988), pp. 160-172.

lénica, de modo de desmentir las sospechas de expansionismo. El otro incidente fue la guerra entre Samos y Mileto (440 a.C.), en la que Atenas intervino en apoyo de esta última ciudad, motivando que los oligarcas de Samos pidieran el apoyo de Esparta y de los persas.

Por otro lado, la guerra en el mar había evolucionado hasta alcanzar su mayor exponente en el trirreme, embarcación larga y afinada cuya principal arma estaba constituida por el espolón -recordemos la victoria alada de Samotracia-, que había



Victoria alada de Samotracia. Museo del Louvre (Foto del Autor)

reemplazado al *pentecontor* a mediados del siglo VI a.C.[4] La lucha la llevaban a cabo los soldados que iban sobre cubierta (hoplitas o infantes, arqueros y jabalineros), mientras que los remeros -hombres libres y no esclavos como serían después- iban medianamente protegidos. La máxima velocidad sostenida registrada para un trirreme fue de 5,95 nudos, en el año 428 a.C.[5]. La lucha era, en esencia, un combate terrestre llevado al mar, hasta que apareció cierta noción de maniobra (*diekplous*), posiblemente creada por los fenicios. La primera mención a ello está dada por Herodoto, en el 494 a.C., durante la revuelta jónica. La maniobra consistía en poner a los buques en columna, de modo de cortar la formación enemiga, que debía estar en línea, con soldados en cubierta con armadura completa. La defensa contra esta táctica ya está presente en la campaña de Salamina (490 a.C.) y consistía en colocar a los trirremes formando un círculo unido por las popas, de modo que se podía amenazar a la columna enemiga con los espolones[6].

Las naves no estaban permanentemente en la mar, sino que se ubicaban en rampas de modo de poder ser lanzadas rápidamente a la mar sin que estuviesen

4. Sobre el tránsito del pentecontor al trirreme ver Anthony Papalas, "Polycrates of Samos and the first greek trireme fleet", The Mariner's Mirror, vol. 85, n° 1 (febrero 1999), pp. 3-19. Sobre embarcaciones precedentes ver H.T. Wallinga, "The Ancestry of the Trireme 1200-525 BC", Robert Gardiner, editor, The age of the galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times (Londres, Conway Maritime Press, 1995), pp. 36-48. Sobre el trirreme ver John Morrison, "The Trireme", Gardiner, The age of the galley..., pp. 49-65.
5. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso (Madrid, Alianza Editorial, 1989), pp. 229-240 (libro III, cap. 36-49).
6. Borimi Jordan, "Some aspects of Fifth-Century Naval Tactics", New Interpretations in Naval History (Annapolis, Naval Institute Press, 1991), pp. 3-16. Herodoto, Los nueve libros de la historia (Barcelona, Océano Grupo Editorial, 1999), pp. 338 y 468.

innecesariamente expuestas a un ataque enemigo o al deterioro del agua de mar.

La lucha consideraba muchos elementos rituales, respetándose tratados, treguas, festividades religiosas, heraldos, a los muertos propios y ajenos. Existía además una absoluta dependencia de las tropas a sus ciudades de origen, al punto que incluso su rendición debía ser autorizada. La lucha en tierra, que en tiempos homéricos era individual, ya en las guerras médicas considera formaciones que dieron origen a la falange, con ocho soldados de frente en doce líneas de profundidad.

II. El inicio de las guerras del Peloponeso

Entre los años 435 y 433 a.C. la ciudad de Epidamno (Durazzo o Durrës, en la actual Albania), colonia de Corcira (hoy Corfú), fundada a su vez por la ciudad de Corinto, enfrentó una cruel guerra civil entre demócratas y aristócratas, que eventualmente concluyó con la victoria de los primeros. Los derrotados recurrieron a bárbaros (extranjeros ilirios) para asolar a la ciudad, ante lo cual los de Epidamno pidieron ayuda a su ciudad madre y a su ciudad abuela. Si bien la primera se negó, por cuanto representaba un potencial competidor comercial, Corinto decidió brindarle apoyo debido a que tenía fuertes intereses en la zona y una creciente rivalidad con Corcira[7].

Corcira, que era quizá la más importante ciudad marítima en la costa oeste de Grecia, reaccionó y sitió a Epidamno y a las fuerzas de Corinto que habían ido a ayudarla (treinta buques y tres mil soldados). Pronto se inició el enfrentamiento entre Corinto y Corcira, y las flotas de ambas ciudades se enfrentaron en Leukimne, cerca a Accio, resultando vencedora la de esta última *polis*. Epidamno cayó y sus defensores fueron ajusticiados[8].

En el 433, ante los preparativos de Corinto para vengar su derrota, Corcira, que hasta entonces se había mantenido al margen de las dos ligas griegas, envió delegados a Atenas para exponer ante la Asamblea las razones para preferir su alianza a la de Corinto -una de las principales ciudades dorias-, enfrentando los argumentos que en contra de ello expusieron un grupo de corintios que al encontrarse en Atenas defendieron la causa de su ciudad. Tras deliberar durante dos días -cosa inusual pues normalmente se tomaban las decisiones en una sola jornada- la Asamblea acordó suscribir una alianza defensiva (*epimachia*) con Corcira, la primera de este género en el mundo griego. La idea era clara, si bien ningún interés ateniense estaba envuelto en la pelea entre Corcira y Corinto, Atenas y Esparta se enfrentarían tarde o temprano, y no era conveniente que la escuadra de Corcira cayese en manos de los corintios pues formaría así una fuerza naval muy fuerte. Era mejor apoyarla para que entre

7. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., pp. 51-52 (I, cap. 24-25).

8. Ibidem, pp. 52-55 (I, cap. 26-30).

ambas ciudades marítimas se debilitasen lo suficiente antes que Atenas misma se viese precisada a combatir[9].

Cumpliendo su promesa, Atenas despachó diez trirremes a Corcira, con órdenes de intervenir sólo si los corintios intentaban atacar Corcira o una plaza suya. Unidas a ciento diez trirremes corcirios, las naves atenienses participaron limitadamente en el enfrentamiento que tuvo lugar en Sibota, frente al cabo Quimerio, contra ciento cincuenta naves de Corinto y sus aliados. Al caer la tarde, las naves corintias habían vencido en casi toda la línea, forzando a los almirantes atenienses a participar en forma activa en la lucha. Fue en esos momentos que llegaron otros veinte trirremes atenienses, obligando a los corintios a retirarse[10].

A principios del 432, luego que se conoció los resultados del enfrentamiento en Sibota, los atenienses demandaron que la colonia corintia de Potidea, tributaria de Atenas a través de la Liga de Delos, demoliese sus fortificaciones hacia la península de Palene y repudiase a los magistrados de Corinto. Para entonces el rey Pérdicas II, de Macedonia, había roto hostilidades con los atenienses, negándose a pagar el tributo y haciendo gestiones ante Esparta para que estallara la guerra entre atenienses y peloponenses[11]. Potidea envió mensajeros a Atenas y a Esparta; a la primera para tratar de hacerlos cambiar de opinión, a la segunda, para pedir su apoyo si eran atacados. Atenas no accedió a su pedido pero Esparta sí, llevando a que Potidea se levantase contra Atenas. Corinto logró convencer a otras ciudades del Peloponeso tributarias de Atenas de la creciente tiranía ateniense, y todas ellas enviaron refuerzos a Potidea, aun cuando no en forma oficial sino en calidad de voluntarios. Mientras tanto, las fuerzas atenienses lograron vencer a los macedonios y pudieron marchar sobre Potidea y establecer su sitio.

Ese mismo invierno, Atenas emitió un decreto prohibiendo a los habitantes de Megara comerciar con los puertos de su imperio y en el ágora ateniense. Era una innovación en la diplomacia contemporánea, pues establecía un claro sistema de presión económica que buscaba disuadir a los corintios de escalar el conflicto.

Ante estos hechos, Corinto y sus aliados enviaron delegados a Esparta, que expusieron ante la asamblea sus argumentos para que dicha ciudad se lanzara a una guerra contra Atenas. En dicha asamblea estuvieron presentes algunos atenienses, que defendieron la causa de su ciudad[12]. Pese a los consejos del rey Arquidemos[13], la decisión de la asamblea espartana fue declarar la guerra a Atenas, atendiendo a

9. Ibidem, pp. 55-64 (I, cap. 31-44)
10. Ibidem, pp. 66-68 (I, cap. 45-55).
11. Ibidem, pp. 70-71 (I, cap. 56-57).
12. Ibidem, pp. 76-86 (I, cap. 67-78).
13. Ibidem, pp. 86-90 (I, cap. 80-85).

la prédica del éfora Esteneledas, no tanto por la petición de sus aliados sino porque los miembros de la asamblea tenían conciencia de que había que detener el expansionismo y la irrefrenable ambición de Atenas antes que fuese demasiado tarde[14]. La alianza con Corcira y la renovación de la alianza ateniense con otras dos ciudades en la costa oeste (Regium y Leontini) ponían en peligro la ruta de suministro de alimentos desde Sicilia[15].

Tucídides refiere las varias etapas que condujeron a la guerra, mostrando cómo una llevó a la otra. Hay cierta similitud entre la manera en la manera que llevó a los espartanos a optar por la guerra y la que, siglos más tarde, empujó a Gran Bretaña a la Primera Guerra Mundial -buscando detener el creciente poder de Alemania-. También resulta interesante ver la forma como los aliados fueron quienes precipitaron una situación aparentemente inevitable.

¿Por qué surgió esta guerra? ¿Se trataba acaso del imperialismo ateniense? ¿De la rivalidad económica entre Corinto y Atenas? ¿Del balance de poder en el mundo griego? ¿De la lucha entre fuerzas oligárquicas y democráticas? ¿Por qué los espartanos decidieron pelear en una larga y difícil guerra en contra de su único oponente poderoso, bajo ninguna amenaza inmediata, por ningún beneficio tangible y por un daño no realizado directamente a ellos? ¿Qué disolvió la normalmente conservadora mayoría espartana que estaba a favor de la paz? Todas estas interrogantes siguen siendo argumentos valederos en los conflictos de hoy en día y es por ello que resulta importante conocer el comportamiento humano ante situaciones semejantes en el pasado[16].

Las respuestas pueden ser varias pero todas ellas se vinculan a la necesidad vital que tenía Esparta de mantener la alianza o liga del Peloponeso, pues ella constituía una garantía para su supervivencia. No todos sus aliados pensaban que la guerra era inevitable ni justa, ni que sería fácil y exitosa. Más aún, no todos creían que era necesaria.

Entre los años 431 y 427 se llevó a cabo la primera etapa de la guerra. El primer acto de hostilidad fue el frustrado ataque tebano a Platea, aliada de Atenas y vieja rival de Tebas, en marzo del 431. Al conocerse esta acción tanto los jóvenes del Peloponeso como los de Atenas se entusiasmaron con la idea de ir al combate, asumiendo ese riesgo como una suerte de competencia deportiva. Por su parte, los dirigentes de ambas ligas procuraron reforzar sus alianzas, pero ciertamente "la simpatía de la gente estaba por los lacedemonios, especialmente porque habían pregonado que iban a liberar Grecia... Tan irritados estaba la mayoría con los atenienses, unos porque deseaban liberarse

14. Ibidem, pp. 90-91 (I, cap. 86-88).

15. Encyclopaedia Británica (Londres, 1951), art. Peloponnesian War.

16. Richard Megargee, "La Guerra del Peloponeso en la Historia", en Conferencias Magistrales en Política y Estrategia..., II, pp. 48-99.

de su imperio, y otros porque temían ser sometidos a dicho imperio"[17].

Los espartanos se prepararon de inmediato para marchar sobre Atenas bajo la conducción del rey Arquidamo, cuyo discurso inicial sobre táctica y estrategia previene a sus hombres sobre los difíciles días que se avecinan al tener que enfrentar a una ciudad "que es la mejor pertrechada en todos los conceptos"[18]. Pericles, que es el estratega ateniense más influyente e importante de la época, comprende que no puede oponerse al poder militar espartano y señala que sus conciudadanos debían:

> *prepararse para la guerra, y que transportaran al interior los enseres que tuvieran en los campos; que no tomaran la iniciativa de plantear la batalla, sino que acudieran a la ciudad y la guardaran, y que equiparan la flota, que era donde residía su fuerza, y que tuvieran bajo control el asunto de los aliados, diciéndoles que de ellos, de su contribución en dinero dependía su fuerza, y que la mayoría de las veces las guerras se ganan con inteligencia y con abundancia de dinero*[19].

Plantea así un cambio dramático en el patrón usual de la guerra entre los estados griegos, puesto que evita el enfrentamiento con el ejército espartano, conociendo su mayor eficacia en el terreno. Utilizando su poder naval, Atenas debía hostilizar el Peloponeso, aun a costa de que los espartanos dañaran la campiña ateniense. Tal situación haría evidente que los peloponenses no podrían ganar la guerra y los llevaría a negociar la paz. Este planteamiento defensivo, con algunos elementos ofensivos carentes de continuidad, podía asegurar que la ciudad no perdería la guerra, pero no podía dar seguridad de que triunfaría. En esencia, buscaba restablecer la situación prebélica y no expandir el imperio ateniense por medio de la guerra.

Atendiendo a los consejos de Pericles, los atenienses se refugiaron tras las murallas de la ciudad, que se prolongaban hasta incluir el Pireo (construidas entre el 459-457). La ciudad se vio atiborrada, siendo ocupados incluso varios de los templos de la parte baja. Poco después, en mayo del 431, llegaron los espartanos, acompañados por sus aliados beocios, y asolaron los campos cercanos, incitando así a los atenienses a salir en su defensa. La estrategia de Arquidamo pareció dar resultado, pues produjo fuertes discusiones en la ciudad, al punto que Pericles fue



Atenas, barrio de Keramikus, restos de las murallas largas (foto del autor, 2004)

17. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., p. 138 (II, cap. 8).

18. Ibídem, pp. 139-141 (II, cap. 11).

19. Ibídem, p. 142 (II, cap. 13).

insultado por algunos por no conducirlos al combate. Pero éste, sin dejarse llevar por la ira, sólo autorizó algunas breves salidas de la caballería, mientras que la flota ateniense y de sus aliados patrullaba las aguas del Ática y Eubea, incursionando sobre territorios enemigos.

Al momento de enterrar a los primeros caídos en esas luchas Pericles pronunció una oración fúnebre que se ha convertido en una pieza clásica de la literatura militar. En ella hace una clara apología del sistema de gobierno que rige Atenas, cuyo "nombre, por atribuirse no a unos pocos, sino a los más, es Democracia"[20]. Señala que Atenas "es escuela de Grecia", cuyos ciudadanos luchan y mueren por la libertad, completamente convencidos de que es una causa justa y de provecho para su ciudad. Agrega que esto es tan valedero para los jóvenes como para aquellos de edad adulta que gobiernan la ciudad, "pues no es posible que tomen decisiones equitativas y justas quienes no exponen a sus hijos a que corran peligro como los demás"[21].

En el siguiente verano (430), Esparta volvió a atacar el Ática en los momentos en que una misteriosa plaga azotó Atenas matando casi a un tercio de su atiborrada población. Pese a ello, cien naves atenienses y cincuenta más de sus aliados, con cuatro mil hoplitas, volvieron a incursionar sobre las costas del Peloponeso, pero sin intención de abrir un segundo frente a los espartanos. La larga incursión espartana (cuarenta días) y la peste desmoralizaron a los atenienses, que volcaron su ira contra los estrategos. Ante esto Pericles pronunció un nuevo discurso instando a los atenienses a deponer "las penas por vuestras desgracias personales, procurar en cambio la salvación de la comunidad... No hay nadie, ni el Rey, ni pueblo alguno actual que os impida navegar a vosotros si lo hacéis con la flota que tenéis. De modo que vuestro auténtico poderío no se manifiesta en la posesión de unas casas y una tierra, que tanto estimáis al veros privados de ellas"[22]. En síntesis, señala que el verdadero poder de Atenas está en el espíritu de sus hombres y en la flota, no en sus cultivos ni edificios. Estos pueden ser reconstruidos, pero si el espíritu desfallece, Atenas estará perdida. Trata así de lo que hoy conocemos como voluntad de lucha de un pueblo.

Por la misma época la ciudad de Potidea cayó en manos de los atenienses, quienes le dieron un tratamiento moderado a los prisioneros. Poco después, en setiembre del 429, murió Pericles, víctima de la peste, y los nuevos líderes atenienses, principalmente los que conformaban el partido radical (Niquias, Cleón, Euclides), insistieron en escalar el conflicto hacia una guerra total, que debía incluir el imponer su comercio a las colonias en Sicilia e Italia.

En el verano del 429 Arquidamo dirigió un nuevo ataque peloponense, esta vez sobre Platea, iniciando un sitio que

20. Ibidem, p. 156 (II, cap. 37).

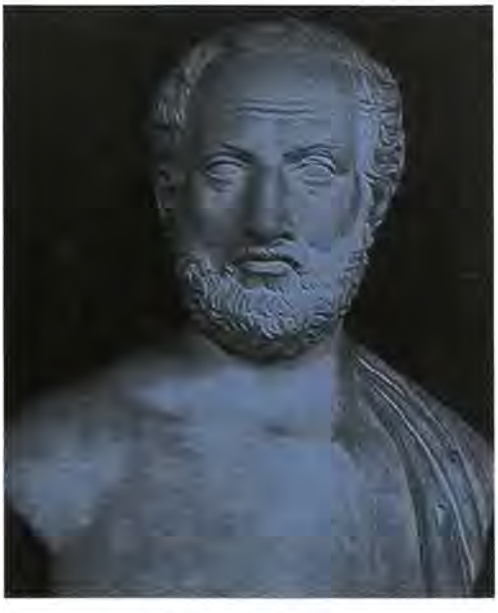
21. Ibidem, pp. 158-61 (II, cap. 41-44).

22. Ibidem, pp. 169-74 (II, cap. 60-64).

duraría dos años y que culminaría con la caída de la ciudad en agosto del 427. En el invierno del 430 al 429 se produjeron dos combates navales en Rhion y Antirhion, cerca a Lepanto, entre veinte naves atenienses al mando de Formión y cuarenta y siete naves peloponenses al mando de Cnemo y Brásidas. Fue el primer encuentro naval entre ambas ciudades, resultando vencedores los atenienses, aun cuando no sin pérdidas importantes. En torno a esta acción, Tucídides recoge discursos sobre la razón por la que se combate y la forma como se debe llevar a cabo la batalla, y brinda información sobre las tácticas empleadas[23].

En el verano del 428, Arquidamo fue derrotado en un nuevo intento de atacar Atenas, pese a lo cual los espartanos consiguieron que Lesbos se rebelase contra Atenas. Esa fue la primera deserción seria entre sus aliados, cuestionando la esencia de su estrategia marítima, y en ese contexto, en julio del 427, se produjo la captura de Mitilenos, en Lesbos, por los atenienses. La asamblea ateniense decidió inicialmente pasar a cuchillo a los defensores de esa ciudad, pero luego cambió de opinión despachando a un segundo trirreme que navegó a casi 6 nudos de manera sostenida durante dos días. Los discursos que pronunciaron Cleón y Diodoto con ocasión de dicho cambio de opinión, representan las dos tendencias existentes en Atenas: la del partido radical encabezado por el primero y la de los que preferían mantener la calma ante las situaciones difíciles que se vivían y que auguraban tiempos peores, pues la lucha sería larga y no convenía radicalizar a las ciudades vacilantes[24].

En agosto del 427 los defensores de Platea se rindieron a los espartanos, siendo sometidos a juicio público en el que defendieron su actitud señalando que habían sido impulsados a la guerra por sus enemigos los tebanos, aliados de los espartanos. Los argumentos tebanos fueron aceptados por los jueces espartanos que condenaron a muerte a casi doscientos ciudadanos prominentes de Platea, y or-



Tucídides c. 454 – c. 399 a.C.

23. Ibidem, pp. 188-97 (II, cap. 83-92).

24. Ibidem, pp. 229-240 (III, cap. 37-48). Puede verse cierta similitud con el discurso del senador McCarthey que empujó a EE.UU. a radicalizar su postura ante Vietnam.

25. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., pp. 241-55 (III, 52-68).

denaron la demolición de la ciudad y el reparto de sus tierras[25].

Por el mismo tiempo una revolución estalló en Corcira, llevando a que se establezca un reinado de terror a manos de los partidarios de Atenas. Con ocasión de estos hechos, Tucídides hace algunas brillantes reflexiones sobre las pasiones humanas desatadas al fragor de las luchas internas[26], tema que cobró acuciante actualidad en nuestro país en las décadas pasadas.

Hacia el final de ese verano (427 a.C.), los leontinos, jonios asentados en Siracusa, que estaban en lucha con las colonias dorias en la isla -la mayoría de las ciudades-, pidieron el apoyo de los atenienses. Estos enviaron una flota "porque querían impedir que desde allí se exportara trigo al Peloponeso, y porque querían hacer un ensayo preliminar para ver si podían someter Sicilia a su control"[27].

En el invierno de ese mismo año de 427 la plaga recrudeció en Atenas, muriendo una parte importante de su población. Hubo asimismo muchos terremotos y maremotos, al punto que impidieron que los lacedemonios llevaran a cabo su usual invasión al Ática en el verano del siguiente año. Sin embargo, nada evitó que las naves atenienses incursionaran en diversos puntos del Peloponeso y en las islas de sus aliados, atendiendo a la nueva estrategia ofensiva que habían puesto en marcha Cleón y Demóstenes. Los atenienses también incursionaron desde Neupacto sobre la Etolia, al mando de Demóstenes, pero fueron derrotados[28].

En abril del 425 los siracusanos atacaron y ocuparon Mesina, mientras que Agis, hijo del rey espartano Arquidamo, atacó el Atica y devastó los alrededores de Atenas. Agis y sus hombres fueron forzados a retirarse cuando una flota ateniense llegó a Pilos, cerca a Esparta, y capturó dicho puerto, estableciendo un largo bloqueo a un grupo de defensores que habían quedado en la isla de Sphacteria que cerraba dicha bahía[29]. Los espartanos pidieron la paz, pero se le exigió tales condiciones que obligaron a su rechazo. Cleón, tras acusar de ineptitud a los estrategas atenienses, especialmente a Nicias, por no poder tomar a los sitiados, fue forzado a tomar el mando. Era la manera de librarse de él o de tener éxito. Atacó siguiendo el plan de Demóstenes y tras un desembarco nocturno logró vencer a los defensores de la referida isla. De los 292 prisioneros, ciento veinte eran espartiatas, lo que obligó a Esparta a insistir en su petición de paz, pero los atenienses volvieron a negarse a ello, posiblemente porque se encontraban ensoberbecidos por la victoria o porque habían decidido lanzarse a una campaña de imperialismo franco y abierto.

En el verano del 425 los atenienses enviaron una expedición contra Corinto, bajo las órdenes de Nicias, y luego de derrotar a los corintios en las cercanas

26. Ibidem, pp. 261-65 (III, cap. 82-84).

27. Ibidem, pp. 265-66 (III, cap. 86).

28. Ibidem, pp. 272-73 (III, cap. 97-98).

29. Ibidem, pp. 288-97 (IV, cap. 3-16).

playas de Soligea, se replegaron a Atenas. Asimismo, la fuerza ateniense que al mando de Eurimedonte y Sófocles había partido hacia Sicilia paró en Corcira, donde apoyó a los corcirenses en su ataque a los corintios que aún resistían en el monte Istone. Lograron derrotarlos y los sobrevivientes, que debían ser enviados a Atenas para ser juzgados, fueron entregados a los corcirenses. Se produjo entonces una masacre de los prisioneros, marcando un nuevo punto de brutalidad en la guerra[30].

En el verano del 424 las distintas ciudades sicilianas acordaron una tregua en sus luchas internas para evitar el imperialismo ateniense. El siracusano Hermócrates pronunció un discurso que planteaba la esencia del dilema de la isla: "...esta asamblea no deberá ocuparse sólo de nuestros asuntos particulares, sino sobre si vamos a poder salvar aún a Sicilia, toda ella amenazada (según yo creo) por los atenienses; y considerar que más persuasivos mediadores que mis palabras son los propios atenienses, pues al disponer del mayor potencial militar de Grecia, vigilan aquí ahora con atención nuestros propios errores con una pocas naves"[31]. Los sicilianos se fueron percatando de que la verdadera intención ateniense era mantenerlos divididos y dominar su comercio, práctica que ha seguido siendo utilizada por las potencias a lo largo del tiempo.

Lo cierto es que ante la paz siciliana, los tres estrategos atenienses decidieron retirarse con sus naves, siendo castigados por la Asamblea, que suponía que habían sido sobornados. Atenas vivía una suerte de fiebre de la victoria.

En los veranos del 424 y 423 los espartanos incursionaron en Beocia, Tracia e incluso Macedonia, bajo el liderazgo de Brásidas, logrando sustraer a varias ciudades de la alianza con Atenas y presentando varias batallas sin éxito pero sin perder su capacidad combativa. Se firmó un armisticio que los atenienses aceptaron para evitar seguir perdiendo aliados y en la esperanza de prepararse mejor. La ligera ventaja espartana fue aprovechada para tratar recuperar a sus ciudadanos capturados en Pilos, pero los atenienses explotaron su ventaja naval y lograron movilizar tropas al mando de Nicias para obtener mejores posiciones que Brásidas.

Tras varios encuentros, en el 422 Atenas y Esparta firmaron un tratado de paz y alianza que debía durar cincuenta años[32]. La alianza no fue aceptada por varias ciudades aliadas, lo que llevó a que los ciudadanos de Argos, ciudad peloponense, instigados por los corintios, aspirasen a dominar primero su región -luchando contra los espartanos- y eventualmente contra Grecia entera.

Es así que en el 421, mientras se vivía la paz entre Esparta y Atenas, los aliados de uno y otro lado continuaron combatiéndose.

En el 420 se reinició la guerra y Alcibiades, estratega ateniense, incursionó en el Peloponeso. Los líderes de ambas

30. Ibídem, pp. 318-20 (IV, cap. 46-48).

31. Ibídem, p. 326 (IV, cap. 60).

32. Ibídem, pp. 396-400 (V, cap. 18-23).

partes deseaban la paz, pero la población los empujaba a continuar la guerra. Tras tres años de lucha entre los aliados, en el 416 Atenas capturó la isla de Melos y logró dominar buena parte del Peloponeso, llevando a que sus ciudadanos vivieran nuevamente una suerte de fiebre de la victoria.

III. La campaña de Sicilia

En el invierno del 416-415 Atenas emprendió una nueva expedición a Sicilia con el objeto de anexarla a su imperio, usando como excusa el pedido de apoyo que le hizo la ciudad de Segesta (democrática) en su lucha contra Selinunte (aristocrática), que estaba apoyada por Siracusa. Durante la Asamblea en que se tomó la decisión, Nicias, considerando que emprender esa campaña era desacertado, argumentó que la ciudad se iba a comprometer en

> *una guerra que no nos concierne, inducidos por gentes de otra raza... dejando aquí muchos enemigos, vais a buscaros deseosos otros nuevos... Tan pronto como un contingente militar nuestro de cierta importancia sufra cualquier contratiempo los enemigos nos atacarán de inmediato... lo más probable es que, si se encuentran nuestras fuerzas divididas en dos partes -que es lo que ahora estamos propiciando-, podrían atacarnos en unión de los sicilianos... Es una insensatez emprender una expedición contra unos pueblos a los que no se puede mantener sometidos una vez que se los hubiera derrotado... no hay que crecerse por los reveses de la fortuna que ha sufrido el enemigo*[33].

En efecto, la campaña que Atenas iba a emprender era igual o mayor que la que había venido llevando a cabo contra Esparta, en un territorio prácticamente desconocido, con unos pueblos de desterrados y de bárbaros[34]. Quien con mayor ardor defendió la conveniencia de la expedición fue Alcibiades, logrando convencer a la Asamblea para que votase a favor. Finalmente, los atenienses acordaron despachar cien trirremes (sesenta de guerra y cuarenta transportes) y 5.100 hoplitas, además de arqueros, honderos e incluso jinetes. El mando recayó en Alcibiades, Nicias y Lámaco. En el camino se les unieron treinticuatro trirremes y dos pentecóntoros, además de treinta naves de carga y un centenar de embarcaciones de menor porte. Posteriormente, la expedición a Sicilia fue reforzada con setenta trirremes y cinco mil hoplitas. ¡La totalidad de esta fuerza se perdió en el 413!

Por su lado, los siracusanos, ante la noticia del zarpe de la flota ateniense, convocaron a las otras polis sicilianas y ante sus representantes habló Hermócrates proponiendo despachar "embajadores al resto de Sicilia para demostrar que se trata de un peligro común, e incluso a Italia, a fin de o hacerla aliada nuestra o para que no ofrezca acogida a los atenienses.

33. Ibídem, pp. 466-75 (VI, cap. 9-14).
34. Ibídem, pp. 466-75 (VI, cap. 9-18).

Incluso... enviar delegados a Cartago... Enviemos también embajadores a Lacedemonia y a Corinto"[35]. Propuso igualmente salir a la mar con todas las naves disponibles y enfrentar a los atenienses en Tarento "para demostrarles que antes de luchar por Sicilia, deberán hacerlo para cruzar el mar Jónico".

Los estrategos atenienses enviaron tres naves por delante para constatar la existencia de los recursos que la ciudad de Segesta había prometido, encontrando que éstos eran inexistentes. Al conocer esto los tres estrategos se contrariaron y surgieron dudas sobre seguir adelante o no, planteándose así un dilema operacional. Nicias propuso hacer una demostración en Sicilia y luego retornar. Alcibiades perseveró en la idea de seguir adelante con el plan original de someter a Sicilia, siendo secundado por Lámaco. Poco después llegó la nave *Salamina* para llevar a Alcibiades a Atenas para que responda ante la acusación de la mutilación de los hermes y otras cosas más. Creyendo que sus enemigos lo condenarían a muerte, Alcibiades desertó durante el viaje de regreso.

Los dos estrategos restantes se dirigieron a Siracusa, sitiándola y derrotando a su ejército, mandando por quince estrategos. Dándose cuenta que no podía actuar eficazmente con tantos jefes militares, los siracusanos eligieron tres estrategos y se prepararon para soportar el sitio de los atenienses. Estos comenzaron a construir muros y pronto la ciudad quedó rodeada por tierra y por mar.

La campaña se reinició en el 414, cuando asumió el mando de las fuerzas sicilianas el espartano Gilipo y las fuerzas atenienses habían sido reforzadas por Demóstenes con más de cinco mil hoplitas y sesenta y tres naves[36]. La lucha fue cruenta, pero finalmente Gilipo pudo sitiar a los sitiadores y anular sus posibilidades de retirarse por mar. Pronto los atenienses se vieron forzados a abrirse camino hacia el interior tratando de encontrar una ciudad que los acogiera. Divididos en dos grupos, fueron derrotados por separado, concluyendo esa larga y sangrienta campaña con una terrible masacre en el río Asínaro, que "llegó a alcanzar proporciones descomunales, superando a todas las anteriores durante la guerra de Sicilia"[37].



Trirreme Olympias, construido por la marina griega en base a fuentes documentales y gráficas del periodo clásico.

35. Ibidem, pp. 483-485 (VI, cap. 33-34).

36. Ibidem, p. 569 (VI, cap. 42).

37. Ibidem, p. 605 (VII, cap. 85).

Nicias y los atenienses sobrevivientes se rindieron y fueron concentrados en las canteras, en un número cercano a siete mil. Muchos de ellos fueron ejecutados, entre ellos los estrategas Nicias y Demóstenes, y otros murieron de hambre, sed, frío o calor.

Al conocerse en Atenas la magnitud del desastre se produjeron las lamentaciones y acusaciones del caso. "Cada uno en particular y la ciudad en su conjunto se sentían apesadumbrados por la pérdida de muchos hoplitas y jinetes, es decir, de una juventud que no tenían manera de reemplazar. Además, como veían que en sus astilleros no había naves suficientes, ni dinero en el tesoro público, ni tripulaciones para las naves, desesperaban de sus posibilidades actuales de salvación"[38].

Pese a ello, los atenienses lograron reponerse y en el verano del 413 abandonaron la democracia como medida de emergencia, formando una comisión de ancianos que los gobernó hasta el 411, en que se estableció un gobierno de la oligarquía y se formó el Concejo de los Cuatrocientos[39]. Esto enajenó la voluntad de buena parte de los pocos aliados que le quedaban, algunos de los cuales se unieron a Esparta y otros optaron por combatir a los Cuatrocientos. Entre estos últimos se encontró la isla de Samos y la fuerza ateniense que guarnecía dicha isla, donde se encontraba la mayor parte de la reconstruida flota ateniense.

Entre el 413 y el 411 hubo varios triunfos espartanos, aun cuando no dejaron de sufrir algunos reveses en la mar, como las operaciones para debelar la revuelta de Quios (411). Alentados por Alcibiades, los espartanos hicieron tres tratados con los persas en contra de Atenas.

Alcibiades, quien huyó de Esparta para refugiarse entre los persas, regresó del exilio llamado por la guarnición ateniense de Samos, que defendía la democracia, siendo recibido como un padre de la patria. Logró establecer un gobierno político, basado en el ejército, en desmedro de los *thebes* u hombres libres sin tierras, que controló la ciudad mediante el llamado Concejo de los Cinco Mil. En el 410 Alcibiades logró derrotar a los espartanos, jonios y tracios, e incluso capturar Bizancio. En el 407 los atenienses fueron derrotados en Samos por Lisandro, quien había logrado brindar un mejor pago a los marinos peloponenses por parte del rey de Persia, forzando a la deserción de muchos tripulantes atenienses, que eran igualmente mercenarios. Ante esta situación, Alcibiades fue nuevamente desterrado.

Los atenienses volverían a derrotar a los espartanos cerca a las islas Arginusas, combate que llevó a un juicio de lesa religión para sus estrategos por no haber recogido a sus muertos y heridos del mar. Seis de los diez estrategos atenienses fueron condenados a muerte, pese a la defensa que de ellos hizo Sócrates[40].

38. Ibídem, p. 611 (VIII, cap. 1).

39. Ibídem, pp. 653-58 (VIII, cap. 63-68).

40. Jennifer Tolbert Roberts, "Admirals and the Assembly in Classical Athens", New aspects of Naval History, selected papers from the 5th Naval History Symposium (Baltimore, Maryland: The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985), pp. 27-33.

En el 405 la flota ateniense fue derrotada nuevamente por Lisandro en Egopostamos, llevando a que Atenas perdiese la primacía del mar y con ello a que desertaran los pocos aliados que aún le quedaban. Al año siguiente la guerra finalizó con la derrota de Atenas, siendo obligada a destruir sus murallas, entregar sus posesiones ultramarinas, reducir su flota a doce buques, y a aceptar seguir a Esparta



Muros del anfiteatro de Esparta (foto del autor, 2004)

en toda guerra y recibir de ella su forma de gobierno.

Desde el 404 al 371 Esparta fue el estado griego más poderoso, pero esa situación permitió el surgimiento de Tebas, que la derrotó en el 371 en la batalla de Leuctra. Atenas y Esparta se aliaron contra Tebas y la derrotaron en Mantinea, en el 362 a.C. siendo derrotadas por Filipo de Macedonia, en Chaeonea, en el 338 a.C. Poco después surgiría Alejandro el Magno, quien daría inicio al llamado periodo helenista.

En el siglo IV a.C. Atenas reconstruyó su flota, pero ésta ya no tenía el objeto de contribuir a la edificación de un imperio sino el asegurar la supervivencia de la cuidad a través de tres funciones primarias: a) proteger las rutas del grano proveniente del Mar Negro, b) resguardar las costas del Ática, y c) amenazar el comercio enemigo en tiempos de guerra[41].

Conclusiones

La prolongada guerra entre las ciudades griegas encabezadas por Atenas y Esparta deja lecciones en muchos aspectos estratégicos. El primer campo a analizar es el político, donde el enfrentamiento entre dos sistemas de gobierno fue el telón de fondo del conflicto. En el caso ateniense, el complejo sistema democrático, en el que diversos líderes políticos buscaban convencer a la asamblea, se prestó al surgimiento de ofertas demagógicas que empujaron a los atenienses a tomar decisiones equivocadas, como la invasión de Sicilia. En el caso espartano, la rigidez de su gobierno oligárquico le permitió conducir operaciones militares eficaces, pero tardaron mucho en adecuarse a la forma de plantear la guerra de los atenienses y sus aliados, y cuando finalmente los derrotaron se mostraron incapaces de mantener su supremacía.

Podemos percibir, asimismo, que la estrategia militar ateniense tiene tres momentos. El primero, planteado y liderado

41. Josiah Ober, "Public opinion and the role of Sea Power in Athens, 404-322 B.C.", Daniel Masterson (editor), Naval History, The Sixth Symposium of the U.S. Naval Academy (Wilmington, Delaware, Scholarly Resources Inc., 1987), pp. 26-31.

por Pericles, es defensivo-ofensivo. El segundo responde a los planteamientos de los radicales que asumieron el poder a la muerte de Pericles, e implica un planteamiento ofensivo, con un endurecimiento de condiciones sobre los aliados y un deterioro en la observancia de las normas de la guerra imperantes. Esta etapa alcanza su culminación con la desastrosa expedición a Sicilia, operación militar que a todas luces no resultaba factible con los medios disponibles por los atenienses. El tercer momento corresponde a la desesperada lucha defensiva-ofensiva que Atenas emprende luego del desastre siciliano, sacrificando incluso el sistema democrático. Si bien en esta etapa logra mantener un relativo control del mar, debe enfrentar a una Esparta y a sus aliados que han comprendido donde reside finalmente el centro de gravedad de su contrario.

En contrapartida, la estrategia espartana es errada en un primer momento, pues asume la guerra bajo los patrones usuales en el mundo griego, sin percatarse que Atenas está innovándolos al optar por encerrarse tras los muros largos y no dar batalla campal. Durante tres años los espartanos mantendrán esta propuesta operacional, cuyos logros no corresponden a sus objetivos políticos de destruir el imperialismo ateniense. Poco a poco se percatan que deben disputar a sus enemigos el control de las líneas de comunicaciones marítimas, pues allí es donde reside su centro de gravedad. Demoran en adecuarse a esta nueva forma de lucha, complementándola con una hábil campaña para conseguir que Atenas pierda a sus aliados. En los años finales de la guerra los espartanos han logrado su objetivo y son capaces de disputarle a Atenas el control del mar.

Las operaciones llevadas a cabo durante esta guerra contienen todos los elementos que hoy analizamos en un curso de estrategia. El quiebre de la voluntad de lucha de uno y otro bando está presente en tanto se sienten amenazados en su centro de gravedad. En el caso ateniense es el control de las líneas de comunicación, en el caso espartano en el reducido número de espartiatas que componen su población (como lo demuestran los pedidos de paz tras la caída de Pilos).

La guerra presenta finalmente un aspecto que resulta sustantivo en todo conflicto: la gran influencia que ejerce sobre sus conciudadanos y sus tropas la personalidad de los líderes políticos y militares en uno y otro bando, y la forma como los objetivos políticos y militares se concatenan. Esto, en última instancia, sigue siendo quizá la lección más importante de este conflicto.

CONSTRUCCIONES NAVALES



REPARACIONES NAVALE



INGENIERÍA METAL MECÁNICA



SISTEMAS DE ARMAS Y ELECTRÓNIC



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES
DESDE 1845

Av. Contralmirante Mora 1102 Call
Telf. (511) 41311
Fax: (511) 41311
E-mail: gcomercial@sima.com.
Web: www.sima.com.

SIMA-CALLAO

Av. Contralmirante Mora 1102
Callao
Telf. (511) 4131140 / 4131129
Fax: (511) 4131130

SIMA-CHIMBOTE

Av. Los Pescadores 151 Zona Industrial 27 de Octubre
Chimbote
Telf. (043) 350722
Fax: (043) 350725

SIMA-IQUITOS

Av. La Marina 1177—Puncha
Iquitos
Telf. (065) 251070
Fax: (065) 251986

Conversaciones con un héroe de Normandía

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Winston S. Churchill en su obra *Triunfo y Tragedia* referida a la segunda guerra mundial expresa en el capítulo I, "El día D" lo siguiente : *"los largos meses en que preparamos y planeamos la mayor operación anfibia de la historia, terminaron el día D, seis de junio de 1944. Durante la noche anterior zarparon las grandes Armadas de convoyes con su escolta sin que el enemigo lo supiera, a lo largo de los canales despejados, desde la isla de Wight hasta la costa de Normandía (...). En las veinticuatro horas del 6 de junio, los aparatos aliados hicieron más de 14.600 salidas"*.

Entre los miles de jóvenes que llevarían a cabo el desembarco, tengo la fortuna de conocer a uno de ellos, hoy destacado miembro del directorio de la Asociación Cultural Peruano Británica y vicepresidente de su Comisión Cultural, quien accede a nuestras páginas de la Revista de Marina al haber conversado respecto a su experiencia en aquel desembarco que tanto significa en su vida personal y que tanto significó en la historia de la humanidad.

El formidable equipo estratégico de la operación "Overlord" estuvo constituido por el General Dwight Eisenhower, el Mariscal del Aire Sir Arthur Tedder, el Almirante Sir Bertrán Ramsay, el Mariscal del Aire Sir Strafford Ligh Mallory y el General Bernard Montgomery. De estos cinco hombres cuatro eran británicos y uno de ellos, el General Montgomery, un combatiente legendario. Jimmy Birkbeck se refiere a lo que significaba en las filas británicas Montgomery, llamado a menudo por su estatura física

"el pequeño Monty". Expresa que era una leyenda viva, irlandés oriundo de Ulster, un soldado religioso, que nunca bebió ni fumó, que exigía mucho en lo físico, marchas y gimnasio, en alguna ocasión y cuando iba a iniciar Montgomery una reunión de Estado Mayor y alguien por ahí fumaba o tosía expresó : "no se fuma ni se tose", luego autorizó: "*dos minutos para toser, luego cesan las toses durante veinte minutos, luego un minuto de tos autorizado*"...

Bernard Montgomery irlandés del norte había nacido el 17 de noviembre de 1887, tenía entonces 56 años de edad y era admirador de Oliver Cronwell. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial ostentaba el grado de Mayor General. El 18 de agosto de 1942 es nombrado Comandante del VIII Ejército de Egipto, dos meses después atacaría y derrotaría al Afrika Korps –del no menos famoso General Erwin Rommel bautizado "El zorro del desierto"– en el Alamein. Gustaba Montgomery de aislarse, sólo hablaba con sus oficiales de Estado Mayor, hombre austero vivía en un remolque rodeado únicamente de sus ayudantes.

Eisenhower ponderaba mucho a este vencedor del Alamein. "Ike" Eisenhower en circunstancias de viajar de Londres a Washington pidió a "Monty" que estudiara la operación "Overlord", hasta entonces el plan de asalto consideraba un ataque inicial en un frente compuesto de tres divisiones. Montgomery por entonces comandante de VIII Ejército viajó a Londres el 2 de enero de 1944, estudió el plan de operaciones y sugirió cinco divisiones lo que fue aprobado desde Washington por "Ike". El 13 de enero éste arribó a Londres y al día siguiente se iniciaron los preparativos para la invasión bajo nuevas consideraciones. Es interesante anotar que entonces se varia la fecha inicialmente considerada el 1 de mayo aplazándose por lo menos un mes, se estudian obviamente las condiciones meteorológicas para la nueva fecha, mareas, Luna, etc.

El cuartel general de Eisenhower estaba situado en Bushey Park, era el llamado SHAEF *(Supreme Headquarter Alied Expedicionary Force)*, este contingente de trabajo estaba compuesto por 30.000 funcionarios entre militares y civiles. Se ha calculado que por cada contingente de 700 hombres combatientes en el primer asalto, 1.000 personas trabajaron en el SHAEF.

Sorprende lo escueto de la misión que recibe Eisenhower: "*Penetrará Ud. en el continente europeo y después en coordinación con las demás naciones aliadas iniciará operaciones que conduzcan hasta el corazón de Alemania y le permitan destruir sus fuerzas armadas*".

El Almirante Sir Bertran Ramsay estuvo a cargo del plan de transporte de las fuerzas aliadas a través del Canal de la Mancha; en el concepto de la operación estaba que las primeras divisiones de asalto establecían la cabeza de puente y luego empezaría el pase de una fuerza de 26 a 30 divisiones lo más rápido posible. Notemos que no se podían utilizar todos los buques al mismo tiempo, había que pensar en: cargar combustibles, suministros, reparaciones, inspecciones, etc.

Creó Ramsay la oficina Turco *(Turn Control Organization)* con el fin de organizar y controlar las rutas de los buques. Otra oficina llamada Buco *(Build-Up Control Organization)* se encargaba de las necesidades netamente militares y el tonelaje disponible buque a buque.

Ramsay tenía también a su cargo el bombardeo de la costa enemiga por cañoneo naval, esta operación empezó el día D a la hora H menos 40 minutos. Los acorazados apuntaban sobre los 15.000 metros, obuses perforantes de 356 y 380 contra baterías fijas y obras fortificadas, los cruceros y destructores utilizando su artillería de mediano calibre tuvieron como objetivo la defensa de playa poco antes del desembarco de las tropas.

El bombardeo aéreo contó entre otras plataformas principales las fortalezas volantes: "Lancaster", "Halifax" y "Liberator" a cargo de pilotos británicos y norteamericanos, esto se inició el día D poco después de la 00:00 horas. Se calcula que entre la hora H-30 y H-35 los bombarderos pesados lanzaron aproximadamente 2.000 toneladas de bombas. Constituye ya leyenda aparte de la Segunda Guerra Mundial el desempeño de los jóvenes aviadores en máquinas tipo caza y cazabombarderos, hombres que han inmortalizado aviones de los aliados como el Spitfire y el Mustang entre muchos otros.

Recordemos que en un desembarco de estas características las unidades navales de transporte van y vienen y si bien el amunicionamiento se hacia en Inglaterra con gran rapidez, se decidió que en determinados puertos se contara con verdaderos "paquetes" consistentes en cargamentos completos de munición por tipo de buque; al llegar el buque a puerto prácticamente era abordado por el "paquete", a lo que podríamos hoy considerar con cierta imperfección un contenedor.

Dentro de la feroz problemática –que en el presente artículo sólo se espiga someramente– estaba el hecho de la gran frecuencia de disparo de los cañones, lo que exigía el cambio de las cañas, operación que se dispuso en arsenales del norte de la isla, consideremos en esto que se contaba con unidades cuyos cañones eran también de grueso calibre.

Al igual que los comandos británicos, Birkbeck no escatima mérito alguno a Dwight Eisenhower y si bien considera el gran esfuerzo logístico estadounidense y el invalorable aporte de sus hombres, opina con patriótico orgullo que la operación "Overlord" pudo ser conducida por Montgomery.

El 7 de abril de 1944 tuvo lugar en la escuela de Saint Paul en Londres la exposición del proyecto del plan de asalto de las tropas terrestres que Montgomery presentaba a Eisenhower. Cubría éste una porción de costa de 100 kilómetros desde la desembocadura del río Orne (prácticamente al este de la zona Sword) hasta más allá de la desembocadura del río Vire (con desembocadura al este de la zona de Utah). Este planeamiento lo había trabajado Montgomery con su Estado Mayor en el cuartel general del 21 Grupo de Ejércitos.

Los británicos debían conquistar pues con cierta rapidez la cabeza de puente

que iba por el sur hacia Caen, que es zona de llanuras apta para operaciones de la aviación. Fuerzas americanas maniobrarían en demanda de conquistar Cherburgo, lo que según Montgomery supondría aproximadamente dos semanas como plazo hasta lograr el objetivo. Británicos y canadienses desde el sector de Caen y luego el oeste con apoyo de los ejércitos americanos de Bradley convergerían en el esfuerzo para enrumbar en gran conjunto al sur hasta el Loira, después en rumbo sureste al Sena y París.

Es un hecho que Inglaterra debió soportar en solitario durante mucho tiempo el esfuerzo de guerra frente a una Alemania que parecía invencible, cuesta hoy imaginarse lo que debió ser una ciudad constantemente bombardeada por cientos de aviones que descargaban sobre Londres, especialmente, miles de toneladas de bombas. Estos bombardeos eran generalmente nocturnos, pero el asedio era constante y no olvidemos el famoso cañón alemán Bertha que disparaba desde el continente hacia la isla.

Recapitulando, el área costera entre Cherburgo y Caen fue cubierto por cinco playas de desembarco, constituidas en el objetivo planteado a las fuerzas de asalto aliadas.

El sector americano cubrió las denominadas zonas de Utah, Puente Du Hoc y Omaha mediante la IV división reforzada y VII cuerpo que tomaron a su cargo la zona de Utah. El Comando de Rangers atacó Puente Du Hoc. La I división reforzada y el V cuerpo desembarcaron en Omaha.

El sector británico constituido por el II ejército británico subdividido por la 50 división y el 20 cuerpo lo hicieron a su vez sobre el área Gold. El I cuerpo y III división canadiense enfrentaron parte del área Gold y la playa Juno. La III división británica desembarcaría en Sword.

Un importante libro de Georges Blond intitulado *Desembarco en Normandía* destaca que el 7 de abril de 1944 Montgomery había declarado que "*Una vez establecido firmemente en tierra, mi plan consiste en amenazar con una penetración por el flanco este, es decir por el sector de Caen. Así conseguiré atraer a ese sector las principales reservas enemigas. La fijaré allí, utilizando para ello los ejércitos británicos y canadienses. Entonces abriré brecha por el flanco oeste utilizando los ejércitos americanos mandados por el General Bradley*". Esta aseveración sintetiza lo que hasta aquí hemos venido detallando.

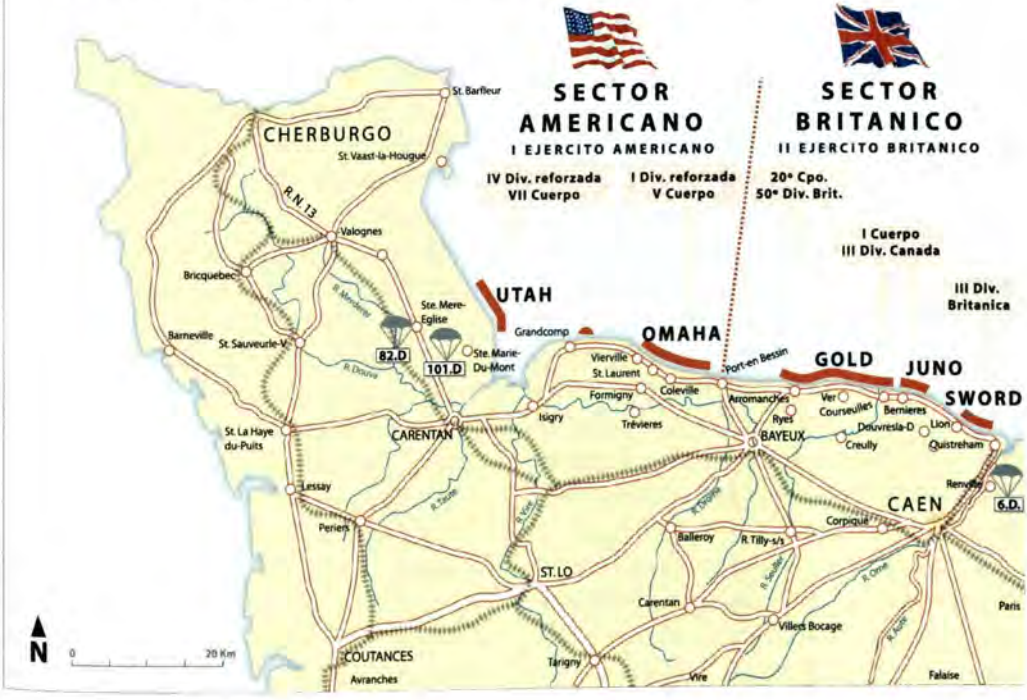
El ingeniero James Birkbeck quien conformó el II ejército británico en el asalto a la playa Gold expresa que la estrategia de Montgomery tuvo dificultades en el apoyo que debió recibir por parte de las fuerzas combatientes en Omaha –el vector convergiendo desde ese sector hacia el británico desde el oeste–, pero Omaha resultó siendo el sector más castigados para la fuerza de ofensiva, allí la muralla defensiva alemana fue altamente eficiente, lo que se tradujo en graves pérdidas para los americanos y consecuentemente ello influyó en el planeamiento estratégico de Montgomery.

Es conocido que el mal tiempo conspiró sustantivamente contra los

planes de los incursores, James Birkbeck expresa que en el mismo momento de desembarco, es decir, en el mejor momento las olas tenían una altura de dos metros. Los británicos –y este es un punto de extraordinaria importancia, lo dice así nuestro entrevistado–, realizaron el asalto utilizando tanques con orugas y otras máquinas cuyas características de construcción eran adecuadas al terreno sobre el cual se darían los desplazamientos de las tropas, habida cuenta la diferente composición del suelo y también los obstáculos ingenieriles a vencer en demanda de enfrentar la llamada Muralla del Atlántico. Los buques arriaban sus plataformas y de inmediato las máquinas arribaban a las playas lo que daba, con la potencia ofensiva del tanque de guerra, protección a las tropas. Destaquemos aquí que el desembarco en el sector americano (Omaha y Utah) se realizó mediante nuestras conocidas lanchas con plataforma rebatible de tan común uso en la Marina.

Continúa el ingeniero Birkbeck precisando: "*Cada buque de desembarco conducía seis tanques con su propia dotación, tropas de asalto e ingenieros de combate*". Con la proverbial sencillez que caracteriza a James Birkbeck, protagonista que nos da su versión de primera mano de lo sucedido en Normandía, cuenta un episodio personal en plena acción: "*Uno*

LAS CINCO PLAYAS DE DESEMBARCO Y LAS FUERZAS DE ASALTO ALIADAS



de los tanques, que venía a continuación del mío, quedó sin propulsión, se apagó el motor, desembarqué del mío y enganché con un cable el tanque que venía –como lo he contado detrás del nuestro–, es decir continuamos nosotros, remolcando a la unidad compañera, y detrás de ésta la fila de tanques que desembarcaban de cada buque". Afirma que no recuerda el tiempo que le insumió esta tarea, que sin embargo en plena acción de desembarco debe habérsele hecho una eternidad hasta retornar a su unidad.

Ingeniero Birkbeck, ¿cuál es el sonido de la guerra?

Un infierno que mata, mutila y trauma, ¿puede haber algo más terrible que hombres matándose unos a otros?.

El Día D acaecía dos años y medio después del ataque japonés a la *base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, hecho éste que determinó el ingreso de Estados Unidos de América a la Segunda Guerra Mundial. Dos años antes de aquel 1941, Albert Einstein había participado con otros físicos notables en la redacción de una carta dirigida al Presidente Franklin Delano Roosevelt donde le advertía de un probable proyecto de fabricación de una bomba atómica por parte de Alemania, la carta fue firmada por el mismo Einstein y sin duda influyó en el rápido desarrollo del programa nuclear estadounidense.

Un año después del desembarco aliado en Normandía, Hiroshima sería destruida por la primera bomba atómica lanzada sobre una ciudad en la historia de la humanidad, era el 6 de agosto de 1945 y el saldo en vidas humanas fue de 80.000 personas. El 9 de agosto del mismo año, otra ciudad japonesa, Nagasaki, sería blanco del segundo artefacto nuclear.

- "Pearl Harbor sin películas", *Revista de Marina,* abril – mayo – junio 2001 (primera parte) y julio – agosto – setiembre 2001 (segunda parte)

Invirtiendo los dos últimos dígitos de 1945 acudimos al año 1954, era mayo y en unas palabras que justamente Einstein dirige a estudiantes norteamericanos, expresa:

- "Las últimas generaciones nos han dado una ciencia altamente desarrollada y una técnica, en calidad de don extraordinariamente valioso, que proporciona las posibilidades de la liberación y del embellecimiento de nuestra vida: un don jamás ofrecido a las anteriores generaciones. Pero al mismo tiempo, este don involucra para nuestra existencia, peligros y amenazas como jamás han existido hasta ahora.

La suerte de la humanidad civilizada depende, en grado más alto que nunca, de las fuerzas morales que ella puede evocar. Por esta razón el problema que se plantea a nuestra época no es más fácil que los resueltos por las últimas generaciones.

Las necesidades que experimenta la humanidad en elementos de subsistencia y bienes de uso diario, puede ser satisfecha, pues para crearlo se necesita una inversión de horas de trabajo mucho menor que anteriormente. Pero, en cambio, el

problema de la distribución del trabajo y de los bienes producidos, se hizo más grave y más difícil de ser resuelto. Todos sentimos que el libre juego de las fuerzas económicas, la tendencia desordenada y desenfrenada por las posesiones y el poder por parte de los individuos aislados, ya no conducen de manera automática hacia una solución tolerable del problema. Se necesita una estudiada ordenación de la producción de bienes, de la inversión de la fuerza de trabajo y de la distribución de las mercaderías producidas, para evitar la exclusión amenazadora de fuerzas valiosas y productivas, y el empobrecimiento y embrutecimiento de grandes masas de población.

(...) ¿De quienes podrían surgir las fuerzas para esta clase de desarrollo espiritual? Sólo de aquellos a quienes se ofrece la posibilidad de fortificar su espíritu en los años juveniles mediante el estudio asiduo y de poner en libertad sus aspiraciones espirituales. Así los contemplamos nosotros, los mayores, a ustedes, los jóvenes, con la esperanza de que, armados con sus mejores fuerzas, persigan y logren aquello que nosotros no hemos podido".

- "Los discursos del poder". Liliana Viola, julio 2000. En *A favor del desarme, Albert Einstein en Estados Unidos de América*, mayo 1954.

¡HAZ REALIDAD TUS SUEÑOS!
PORQUE LLEGÓ EL PRÉSTAMO QUE ESPERABAS

con una tasa de 16.50% TIEA*

EXCLUSIVA PARA LA FAMILIA NAVAL

Préstamos de hasta S/. 75,000.00**

¿QUÉ REQUISITOS NECESITAS?

- (02) Copias y original del sobre de pago del último mes.
- (02) Copias DNI y CIP.
- (02) Copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de Combustible al banco (sólo para Firmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Firmar Combustible.

Término de campaña 31 de agosto de 2007

Visita nuestra red de agencias o llámanos
0-800-00-222 LÍNEA GRATUITA
Ingresa a: www.bancomercio.com

Oficina Principal: Av. Canaval y Moreyra 454, San Isidro

- OFICINA DE INFORMACIÓN BAZAR NAVAL
  DIRECCIÓN DE BIENESTAR DE LA MARINA
  Av. Venezuela s/n - Alt. Cuadra 34 - San Miguel
  Telf. 5136025 Cel. 9038-4614 RPM #302359
  Anexo Naval - 4813
- BASE NAVAL DEL CALLAO - DIABASTE
  Cel. 9639-4133 RPM #999458
- ESTACIÓN NAVAL - LA PERLA
  Cel. 9639-3681 RPM #999450
- AGENCIA AREQUIPA
  Cel. (054) 956-2587 RPM #250362

BANCO DE COMERCIO

Siéntete en familia

Ejemplo de simulador:
Si por ejemplo, el 22/05/2007 se desembolsa un préstamo por convenio FIRMAR de S/. 10,000 a 24 meses, a una TIEA de 16.50% al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de julio y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/08/2007 sobre su cuota total de S/. 499.21. (Para la 1era cuota: Capital S/. 182.18, Interés: S/. 314.53 y Gasto por Portes S/. 2.50). Plazo hasta 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 Plazos superiores a 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 y Comisión por Portes S/. 4.0 Para este ejemplo, la tasa de Costo Efectiva Anual de 17.02%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al plazo y monto solicitado. En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20% Es decir, que para la cuota S/. 499.21, considerando 30 días de vencido, el interés compensatorio sería de S/. 6.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 513.24. Estas tasas se cobran a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. TIEA: Tasa de interés efectiva anual en base a año de 360 días. Para mayor información puedes consultar en el tarifario en la plataforma de Atención al cliente o en nuestra Página Web. La difusión de información se realiza en conformidad con la Ley Nº 28587 Resolución SBS Nº 1765-2005. * Tasa de interés Efectiva Anual ** Sujeto a Evaluación crediticia.

Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada Peruana

Vicealmirante (r)
Alberto Indacochea Queirolo

A Germán Castillo lo conocí en el concurso de admisión a la Escuela Naval del Perú en febrero de 1935. Fue de los escogidos; yo tuve que esperar el año siguiente. Ya mostraba las condiciones especiales que lo acompañarían toda la vida: honradez, carácter fuerte, decidido, imaginativo, de gran valor y decente en todos sus actos.

Nació el 3 de noviembre de 1917. Ingresó como cadete el 12 de marzo de 1935 y se recibió como Alférez de Fragata el 28 de diciembre de 1940. Ascendió hasta el grado de Capitán de Fragata en 1953 y solicitó su pase a la situación de retiro el 25 de octubre de 1957.

En el primer año de la Escuela Naval fue seleccionado junto con otros tres compañeros para seguir el curso regular de Cadetes en la Escuela Naval de la República Argentina, en la cual se graduó con honores. Conoció entonces a Vicki, la distinguida compañera que le alegró la vida y le dio hijos magníficos,

Todos los que lo conocimos en época temprana le tuvimos aprecio y simpatía, en particular porque, durante el Conflicto con el Ecuador de 1941, ejerciendo el comando de una patrullera que formaba parte de la Flotilla de Patrulleras que operaban en los Esteros del Norte, departamento de Tumbes, con estación en la Base Naval "El Salto", protagonizó una acción naval muy destacada, que describiré más adelante. Fue ascendido a Teniente Segundo por esta acción de armas, ganando una antigüedad jerárquica superior a dos promociones de oficiales anteriores a la suya.

Retornando a sus años de juventud, de regreso a la Patria, después de culminar sus estudios en la Escuela Naval Militar Argentina, el Comando de la Marina lo designó como Jefe de Disciplina de nuestra Escuela Naval; lo acompañaron también sus tres compañeros de escuela. Dejaron estos oficiales un marcado estilo de buena conducta y ética en varias promociones. Posteriormente tuvo embarques en varios buques y ya con el grado de Capitán de Fragata recibió el comando de un destructor, el que operó con habilidad y destreza. Al término de su comando dejó una dotación muy bien entrenada.

Fue nombrado Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, en la que se hallaban diversas dependencias, tal vez la más importante fue la Escuela de Reclutas, en la que se daba la formación inicial anual de los Contingentes Navales, los que serían los próximos tripulantes de la Escuadra y Dependencias en tierra. Emprendió como siempre, este desafío con el empuje y energía que lo caracterizaban.

Es importante señalar las razones que lo llevaron a pedir su pase a la situación de retiro en 1957.

Ya hemos mencionado que protagonizó una acción de armas cuando comandaba una patrullera en los Esteros del norte, durante el conflicto con el Ecuador. En circunstancias que realizaba un patrullaje de rutina, se encontró frente a frente con una patrullera ecuatoriana; se lanzó al ataque disparando la ametralladora montada a proa de la embarcación. La nave ecuatoriana hizo un giro de 180 grados, enrumbó rápidamente contra la ribera y varó; el comandante y la tripulación fugaron al monte dejando su buque en manos del Alférez Germán Castillo y su tripulación, quienes le dieron remolque y la llevaron a la Base Naval El Salto.

Esta acción le valió el ser ascendido al grado de Teniente Segundo, lógicamente y con toda justicia. La consecuencia natural fue que ganó un puesto de antigüedad superior a los oficiales más antiguos en el grado de Alférez en ese momento.

La patrullera capturada constituía un trofeo valioso, pero el Comando no lo apreció así; fue puesta debajo de un área sombreada del Arsenal Naval, olvidada durante años y se fue destruyendo progresivamente hasta su desaparición total.

Vale la pena señalar aquí las grandes irregularidades que se cometieron en el otorgamiento de ascensos en la Fuerzas Armadas en este conflicto de corta duración.

Cada Instituto gestionó en forma distinta los ascensos de su personal. El Ejercito y la Fuerza Aérea ascendieron a los miembros de sus instituciones que estuvieron en el frente, a los que tuvieron alguna acción o estuvieron cerca y además a muchos que simplemente servían en oficinas en el Norte y aun en Lima, y además se les concedió una gratificación permanente con carácter adicional de pensión.

La Marina solo ascendió a unos cuantos que estuvieron cerca de acciones efectivas. En cambio a las tripulaciones de la Escuadra que patrullaron durante 5 años frente a las zonas petroleras cerca de la entrada del Golfo de Guayaquil, tanto

durante el conflicto con el Ecuador como durante la Segunda Guerra Mundial.

Este tratamiento injusto provocó grandes decepciones en nuestro personal. Está pendiente el juicio histórico de estos actos. Personalmente considero que nuestra Marina no debió permitirlo.

En Octubre de 1957, en el proceso de selección para el ascenso a Capitán de Navío, se excluyó al Comandante Germán Castillo Zapata por considerar la Junta de Selección que estaba muy adelante de los oficiales aptos en ese momento y que era conveniente que esperara a que su promoción estuviera en esa condición para ascender con ellos.

Este acto injusto provocó que presentara su solicitud de pase a la situación de retiro, reacción natural ante la situación planteada, que su dignidad y honor no podían aceptar. Perdimos un oficial en actividad, de una calidad y prestancia que lo proyectaba para que en su momento, fuera un Comandante General de la Marina de Guerra de primera.

Ya en el retiro emprendió, durante años, actividades muy interesantes que le dieron gran experiencia en el campo marítimo en general y particularmente en el comercio marítimo, agencias marítimas, etc.

Cuando fundamos el Instituto de Estudios Histórico Marítimos que reemplazó a la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú del Centro Naval y, tiempo después, creamos la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos para cubrir los estudios de investigación en el campo estratégico, actividad indispensable para determinar el presente y futuro marítimos, el Instituto requería de personas idóneas que colaboraran en esta área.

El primer Presidente de esta Comisión fue el Vicealmirante Luis Vargas Caballero. Conformó la Comisión con los Miembros de Número y Miembros Colaboradores que convocó. Uno de ellos fue Germán Castillo Zapata, amigo personal muy cercano desde los años que estuvieron juntos en la Escuela Naval. Fue el comienzo feliz de la relación de Germán con nuestro Instituto.

Participó en varios de los trabajos que se hicieron en esa época. Teníamos diversas inquietudes; entre otras, la necesidad de que el Estado Peruano contara con una Política Marítima.

Los múltiples asuntos relacionados con las actividades marítimas son tratados tradicionalmente en los diversos sectores de la actividad nacional: ministerios, asociaciones, instituciones nacionales públicas y privadas, sindicatos, etc., en forma completamente separada sin formar un conjunto interrelacionado. El Estado, los empresarios y los trabajadores no han promovido una política coordinadora y propiciadora de la armonía del conjunto, para evitar las superposiciones, omisiones y descoordinaciones ni han suplido la ausencia de normas necesarias para el Desarrollo Marítimo, como parte del Desarrollo Nacional. Se requieren políticas apropiadas.

En los largos años que ejercí la Vice-Presidencia del Instituto y en el período de mi pase por la Presidencia, conversé con Germán muchas veces para que aceptara ser presentado como Miembro de Número del Instituto. Germán, pretextando no

tener condiciones para escribir sobre un tema histórico, requisito necesario para ello, declinó la propuesta. Nuevamente aparece la modestia de Germán, la que nos privó de contar con él como Miembro de Número.

Desde los años noventa un comité del la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos ha trabajado sobre la Política Marítima. Se han hecho dos publicaciones, se han realizado seminarios y exposiciones sobre el tema y finalmente se preparó una actualización con el título de "Propuesta de Política Marítima", con la importantísima participación de Germán con sus aportes de conocimientos y experiencias y su intervención activa permanente durante los últimos cuatro años en que quedó el proyecto terminado, listo para su edición y publicación.

Con mucho dolor el equipo recibió de él la noticia de tener una grave enfermedad. Durante varias de nuestras últimas reuniones de trabajo, comenzaba informándonos del progreso de su tratamiento y su estado de ánimo, dispuesto a continuar trabajando, demostrando el gran coraje que lo caracterizaba, un gran coraje, increíble coraje. Llegó el momento en que ya no podíamos reunirnos más. Un día, no hace mucho, recibimos la noticia de su fallecimiento; no nos pudimos despedir de él. Dejó todo dispuesto con su familia, y sus cenizas fueron encomendadas al mar en la bahía del Callao frente a la Escuela Naval. Fui invitado a participar en este acto, tan doloroso como emotivo. Deseo expresar mi admiración por su esposa y sus hijos, por la gran entereza y valor que demostraron en este acto.

Se nos fue Germán. Nos ha dejado un gran vacío, y se fue sin ver el final del trabajo que habíamos realizado con su valiosísima participación. Pero deja un ejemplo de todas las virtudes y méritos que someramente he mencionado.

Mantenimiento predictivo en los motores de aviación

Capitán de Corbeta
Alfonso Ulloa Encabo



Personal Técnico efectuando Mantenimiento en el Taller de Motores de Turbinas de Gas del Arsenal Aeronaval.

Ver una aeronave surcando los cielos se ha convertido en una acción permanente y normal para el hombre, incluso para algunos el traslado en avión reviste de un carácter de asiduidad y son muchas las horas que se pasan en el interior de un fuselaje. Esta normalidad deviene apoyada en los altos niveles de seguridad ofrecidos por la aviación actual, en la que los accidentes son cada vez más extraños y, en general, no responden a fallas técnicas. No obstante, la seguridad y comodidad que ofrecen los aviones esconden miles de horas de trabajo de cientos de ingenieros, técnicos y mecánicos y un elevado costo económico asumido por los operadores para realizar un correcto y constante mantenimiento de sus equipos y, sobre todo, de sus motores.

Actualmente, los *Motores de turbina a gas*, son el principal tipo de planta propulsora para los aviones de transporte de pasajeros en medianas y largas rutas, debido a su bajo consumo específico de combustible con relación a la gran potencia o empuje que entrega.

Durante la operación de estos motores se debe tener en cuenta que su confiabilidad no está del todo garantizada si es que no cumplen con una propiedad importante, que por diseño tiene todo Motor de Turbina de Gas, que es la *Inspeccionabilidad*, que permite tener acceso a diversos sectores críticos del motor que podrían estar dañados después de haber vencido su recurso técnico horario o calendario, debido a procesos de desgaste por fatiga, fatiga térmica,



Medidor de Temperaturas TT1200A.

desgaste ante el rozamiento, corrosión, erosión, etc. Durante estos procesos de desgaste, ocurren procesos irreversibles en la variación de las propiedades del material, los cuales ocasionan la aparición y desarrollo de fisuras y destrucción de los elementos del motor.

Un aspecto comúnmente mal entendido por los mecánicos especialistas, acerca del control de los parámetros funcionales y operacionales, es que la simple observación visual de parámetros aparentemente buenos en un momento determinado, no es suficiente para una predicción de buen funcionamiento en las siguientes horas. Es necesario emplear un programa de monitoreo de parámetros dentro de las 100 horas después de una inspección de la sección caliente (HSI) u *Overhaul* para poder calificar para una extensión del TBO y debe ser recopilada y evaluada en forma continua y esmerada para que, mediante el empleo de un programa computarizado, proporcione información sobre diferentes indicadores de mal funcionamiento del motor.

Aun así, es posible que este programa predictivo no detecte otros problemas del motor tales como corrosión por sulfatación de los alabes, daño por impacto o erosión, rajaduras internas y externas de alabes fijos y móviles, ejes y anillos que no pueden ser detectados con un boroscopeo.

Existen métodos para monitorear y evaluar la condición de los motores. Estos se realizan mediante programas computarizados que analizan los parámetros del motor mediante curvas de performance, las cuales se interpretan y comparan con las curvas características de cada motor, para poder luego de ello, diagnosticar alguna tendencia que determine la probabilidad de fallas futuras.

En un programa de mantenimiento la palabra *Confiabilidad* tiene una definición precisa, es la probabilidad de que un sistema o parte de un equipo funcione exitosamente sin falla por un periodo determinado de tiempo cuando es usado bajo condiciones específicas de operación. Esta herramienta asegura el análisis y vigilancia continua de la efectividad de un programa de mantenimiento, con el propósito de asegurar una operación segura y confiable con el máximo de ahorro de recursos económicos.

Bajo condiciones extremas de baja utilización (horas mensuales) conjuntamente con una operación continua en atmósferas de agua salada, mucha arena o ambiente contaminado, el motor puede necesitar el *Overhaul* antes del tiempo de vida recomendado por el fabricante.

Para incrementar el tiempo entre Overhaules (TBO) de los motores

de aviación es necesario utilizar un mantenimiento predictivo para una correcta toma de decisiones, mediante el monitoreo de algunos de los parámetros del motor. Estos métodos pueden ser análisis vibracional, análisis de corriente, ultrasonido, análisis espectométrico de aceite, termografía y boroscopio

El análisis vibracional proporciona información de los equipos rotativos y, por lo tanto, es la mejor base para soportar un enfoque predictivo. La vibración se produce por una fuerza de excitación y mediante esta prueba se puede determinar las causas de ésta.

Los motores de aviación tienen un número de componentes dinámicos que son operados a una velocidad definida, una vibración característica será observada a una frecuencia apropiada y al no contar con este método predictivo no es posible determinar si el motor está operando correctamente.

En resumen, si no se cuenta con un método de mantenimiento predictivo que permita el monitoreo de los motores de aviación, es necesario y de carácter obligatorio cumplir con ciertas exigencias técnicas mínimas durante el tiempo de vida seguro de un motor, como son las inspecciones periódicas y, sobre todo, los overhaules para evitar que la curva de operación pase de la zona segura a la zona de daños en masa, que afectaría peligrosamente la seguridad de vuelo.



Medidor de Espesor y Rajaduras Internas del Motor ELOTEST M-LS.

FORZA

SEGURIDAD CORPORATIVA

Calidad y Beneficio
con toda Seguridad

Nuestros Servicios:

- Protección de Instalaciones
- Protección Personal
- Seguridad para Eventos Especiales
- Asesorías en Seguridad Integral
- Certificación de la Conducta
- Comportamiento de Personas: OPALO











ISO 9001 : 2000
Certificate Number: 70345

ISO 14001 : 2004
Certificate Number: 40278

OHSAS 18001 : 1999
Certificate Number: 40279

DGAC Direccion General de Aeronautica Civil

BASC
BUSINESS ALIANCE FOR SECURE COMMERCE

El Polo 843 El Derby Surco Lima 33 Perú
Telf: (511) 610-3030 Fax: (511) 436-7987
E-mail: seguridad@forza.com.pe
www.forza.com.pe

Actualidad Naval Mundial

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

ARABIA SAUDITA
Evalúa la adquisición de destructores *Tipo 45*

El gobierno de Arabia Saudita está negociando la compra de al menos cuatro destructores *Tipo 45*. Los astilleros de Glasgow y la planta de Portsmouth de Vosper Thornycroft tienen órdenes por más de 6.000 millones de libras para la construcción de seis destructores del *Tipo 45* para la Marina Real británica. El primero de ellos HMS *Daring*, mientras que el segundo, el HMS *Defender*, fue lanzado recientemente. De concretarse la adquisición Arabia Saudita poseería la fuerza naval de superficie de mayor poder del golfo Pérsico.



BAE Systems

Arabia Saudita evalúa adquisición de cuatro destructores *Tipo 45*

COREA DEL SUR
Sexto destructor *KDX-II* es lanzado

Funcionarios de la marina de Corea del Sur informaron que fue lanzado su sexto destructor con tecnología stealth, como parte de su programa de modernización. La nave de 5.500 toneladas de desplazamiento se halla dotado de una gama de sistemas de armas sofisticadas y su lanzamiento se realizó en un astillero en Ulsan, provincia al sur de Kyongsang. Es el sexto destructor pedido por la marina surcoreana bajo el programa denominado *KDX-II*. El nuevo destructor, está equipado con 32 celdas verticales para misiles superficie-aire *SM-II*, misiles anti-buque *Harpoon* misiles guiados *RAM*, 1 montaje de 127 mm/54, 1 sistema Goalkeeper CIWS y 6 torpedos A/S. También cuenta con dos helicópteros antisubmarinos Super Lynx y es capaz de navegar a una velocidad máxima de 30 nudos gracias a su planta propulsora CODOG.



DSME Naval

Corea del Sur continúa con el programa *KDX-II*

CHINA
Se amplía flota de submarinos

Según la oficina de inteligencia naval norteamericana, los militares chinos están llevando a cabo una política de defensa en la que prevé la acumulación importante de nuevos submarinos estratégicos avanzados de ataque a propulsión nuclear. Los nuevos submarinos con propulsión nuclear y porta misiles (SSBN) pertenecen al tipo 094, y serán equipados con nuevos misiles JL-2 de largo alcance que le otorgará a China una fuerza disuasiva nuclear moderna y numerosa con base en el mar.

China está incrementando su fuerza de submarinos la que actualmente se estima en 55 submarinos de ataque.

DINAMARCA
Radar *SMART-S MK2* listo para operar

El primer radar de vigilancia *SMART-S Mk2* de Thales fue sometido a la prueba de aceptación de fábrica (FAT). El resultado de la misma no dejó ninguna duda: el *SMART-S Mk2* pasó con facilidad todos los requisitos e incluso excedió el número de especificaciones. La prueba completa fue presenciada por los representantes de la real marina danesa, el



Thales

cliente del nuevo radar *SMART-S Mk2*. El FAT fue realizado según el cronograma previsto, tres años después de que la real marina danesa firmó el contrato para la adquisición de dos de estos radares de vigilancia ultramodernos. Después del FAT, el sistema será transportado a Dinamarca para la instalación a bordo del HDMS *Absalón*, la primera de las dos naves de apoyo que actualmente se están construyendo para la armada de ese país.

GRECIA
Recibe fragata *Adrias* modernizada

La marina griega recibió la nueva fragata *Adrias* (F459), modernizada por los astilleros Skaramanga. La *Adrias* es la segunda de seis fragatas del tipo S originalmente adquiridas en los Países Bajos, que serán reacondicionadas bajo un programa de modernización emprendido por el astillero, para mejorar los sistemas electrónicos y de comunicaciones. El costo total del proyecto está valuado en 380 millones de euros aproximadamente. La fragata Kountouriotis (F462) fue la primera en ser sometida a este reacondicionamiento de dieciocho meses.



Armada griega

Fragata *Adrias* (F459), segunda de las seis fragatas griegas en ser modernizadas.

INDIA
Pruebas del misil *BRAHMOS*

La India está finalizando las pruebas de lanzamiento del misil supersónico de crucero *BrahMos* lanzado desde submarinos, encontrándose en los ensayos preliminares. La actual flota hindú de submarinos de la clase *Kilo* tiene la capacidad para probar el disparo de este tipo de misiles. Se ha instalado la plataforma de lanzamiento del misil desde un buque de guerra, obtenién los primeros lanzamientos. El *BrahMos*



www.bharat-rakshak.com

Misil hindú *Brahmos*

se está configurando además para los submarinos de la clase *Amur* de Rusia, competidores de la línea francesa de submarinos *Scorpene*. Hasta la fecha, las 12 pruebas del misil *BrahMos*, realizadas en condiciones extremas, han sido exitosas y los científicos trabajan en el proyecto para equipar el avión multi-rol de combate *Su-30MK* con dicho misil.

ITALIA
Submarino tipo *U212-A* italiano inicia pruebas

El nuevo submarino italiano *Salvatore Todaro*, ha comenzado sus pruebas operacionales en el Mediterráneo, a menos de un año después de ser entregado a la marina italiana. El submarino del *Tipo U212-A* emprenderá dos meses de pruebas bajo el Comando Meridional Europeo de Submarinos de la OTAN, como parte del esfuerzo activo de la alianza, informó la marina italiana. El *Salvatore Todaro* fue construido por Fincantieri de Italia, y entregado en marzo del 2006 como parte de un programa industrial conjunto ítalo-alemán. De esta clase, Italia tiene previsto contar con dos unidades mientras que Alemania seis.



Submarino italiano *Salvatore Todaro*

NORUEGA
Se prolonga vida operativa de aviones *P-3 Orión*

Noruega ha firmado un contrato con la compañía Lockheed Martin de Estados Unidos para un programa de recorrido y mantenimiento cuyo propósito es extender la vida de seis de sus aviones de patrulla marítima *P-3 Orión*. El programa ha previsto la extensión de la vida de servicio (SLEP) que agregará otras 15.000 horas de vuelo a los aviones noruegos lo que representará otros 20 a 25 años a estos aviones que poseen 20 años en servicio. El proyecto que Lockheed presentó está valorado aproximadamente en 95 millones de dólares incluye la sustitución de estructuras vulnerables a la fatiga por componentes nuevos y resistentes a la corrosión.


Lockheed Martin

Con la modernización prevista, los P-3 noruegos tendrán 15.000 horas de vuelo adicionales.

PAKISTÁN
Armada adquiere misiles *Harpoon Block II*

La firma norteamericana McDonnell Douglas ha recibido un contrato ascendente a 370 millones de dólares para la venta de 10 misiles anti-buque *Harpoon* para Pakistán. La compañía, una subsidiaria de Boeing, proveerá los misiles bajo el programa de ventas militares al extranjero. Pakistán desea utilizar los misiles *Harpoon* en sus aviones de vigilancia marítima *Orion P-3C* que se están modernizando para mejorar sus capacidades de ataque. La versión *Block II* puede ser desplegada en todas las plataformas que tengan el sistema del misil *Harpoon*, usando los sistemas de control de tiro existentes y sus respectivas plataformas de lanzamiento.


BOEING

UCRANIA
Pone en venta crucero misilero *Ukraina*

El viceministro de Defensa ucraniano Vladímir Tereschenko se refirió, durante una conferencia de prensa, a la posible venta del crucero misilero *Ukraina* de la clase *Slava*, al reconocer que el mantenimiento de un buque de estas características no responde a los objetivos que se plantean en la Armada nacional. Botado en los astilleros de Nikolaev en 1990, bajo el nombre de *Almirante Lobov*, fue traspasado tres años más tarde al control de la Marina ucraniana con el nombre de *Vilna Ukraina*, cuando todavía estaba por concluir la cuarta parte de las obras previstas. Este crucero no ha pasado hasta la fecha por las pruebas de navegación ni tiene aún montados sus sistemas de misiles. Los expertos calculan que se requieren alrededor de 30 millones de dólares para completar su equipamiento.



Crucero *Slava*, gemelo del ucraniano *Ukraina*

Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

BAP *Mollendo* finalizó Crucero de Instrucción al Extranjero 2007

Con el propósito de complementar la preparación académica de los cadetes navales de cuarto y segundo año de la Escuela Naval del Perú, este año se realizó la versión 2007 del Crucero de Instrucción al Extranjero a bordo del buque de transporte BAP *Mollendo* (ATC-131).

El itinerario del Buque Escuela comprendió los puertos de Valparaíso (Chile), Acapulco (México), San Francisco (Estados Unidos), San Diego (Estados Unidos), Balboa (Panamá), Guayaquil (Ecuador), para luego retornar al puerto del Callao.

La unidad zarpó del puerto del Callao el 7 de enero y retornó el 7 de marzo, luego de 60 días de travesía, de los cuales 42 días fueron a bordo y 18 en puerto, navegándose un total de 12.500 millas.

Al retornar al Callao, los cadetes fueron recibidos en el marco de una tradicional ceremonia de bienvenida presidida por el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo.



El Crucero de Instrucción al Extranjero 2007 incluyó como invitados a cadetes navales de las armadas de Bolivia y Chile.



BAP Mollendo cruzando el canal de Panamá durante el Crucero de Instrucción al Extranjero 2007.

Acto seguido, los cadetes navales, la dotación y los invitados descendieron del buque y formaron en el Muelle Antedique de la Base Naval. Luego, el comandante del BAP *Mollendo*, Capitán de Fragata Oscar Luna Barraza, presentó su saludo a la autoridad naval y dio parte del éxito de la misión.

En esta versión del Crucero de Instrucción correspondiente al año 2007, participaron 178 Cadetes, 164 varones y 14 damas, de los cuales 155 fueron del segundo y cuarto año de la Escuela Naval del Perú, 6 de la Fuerza Aérea, 6 del Ejército, 6 de la Escuela Nacional de Marina Mercante, 4 de la Armada de Bolivia, 1 de la Armada de Chile, además de 4 alumnos de la Academia Diplomática y 2 alumnos de ADEX.

La dotación del buque estuvo compuesta en su totalidad por 354 tripulantes, 178 cadetes, 28 oficiales, 138 subalternos y 10 civiles.

En el curso de la travesía los cadetes tuvieron clases teóricas en las que ampliaron algunos cursos impartidos en la Escuela Naval, realizaron prácticas en el simulador de maniobra y navegación.

Asimismo, efectuaron prácticas de navegación en la mar, guardias de vigía y en el puente de comando, ejercicios de tiro y además, tuvieron la oportunidad de participar en un ejercicio Passex luego de haber zarpado del puerto de San Diego.

Durante su estadía en cada puerto, el BAP *Mollendo* recibió al público para que puedan apreciar a bordo la Exposición Cultural y Comercial Itinerante del Perú, que incluyó una muestra de trabajos artesanales, turísticos y arqueológicos. Se promocionaron igualmente nuestros productos de exportación, como el pisco, vino, café, artesanías, calzado, joyería, agroindustria, entre otros.

Esta muestra contó con la colaboración de organismos públicos y privados, entre ellos Prompyme, la Asociación de Exportadores (ADEX), Prom-Perú, Prómpex, Instituto Nacional de Cultura, el Museo de la Nación y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Se destaca que, durante los días que el BAP *Mollendo* estuvo en puerto, la exposición itinerante recibió cerca de 10.000 visitantes.

Marina de Guerra del Perú condecoró al Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Gran Cruz - Distintivo Blanco, la Marina de Guerra del Perú condecoró al señor Almirante de Escuadra Paolo La Rosa, Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, quien estuvo de visita oficial en nuestro país con el fin de incrementar los lazos de amistad, camaradería y confianza entre ambas marinas.



El Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt, impuso la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana.

Impuso la distinción el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, por ser el miembro más antiguo del Consejo de la Orden. La ceremonia se realizó en el Club de Oficiales de la Punta.



El Almirante de Escuadra Paolo La Rosa visitó las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina

En el acto estuvieron presentes igualmente el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffós, el Agregado de Defensa a la Embajada Italiana en Chile y Concurrente en el Perú, Capitán de Navío Marcello Bernard, autoridades y funcionarios de la embajada italiana, oficiales superiores y subalternos.

A su llegada al Perú, el Almirante de Escuadra Paolo La Rosa, presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, al Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón, al Embajador de la República de Italia en el Perú Fabio Claudio Di Nardi y autoridades diplomáticas de dicho país.

Asimismo, en la Escuela Naval del Perú participó de una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario.

En su visita a las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina,

SIMA-Callao, fue recibido por el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Gamarra Elías y el Director Ejecutivo del SIMA, Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram. Allí asistió a una exposición detallada acerca del trabajo que realiza el astillero y su aporte al desarrollo del país. Finalmente, recorrió sus diferentes talleres y pudo conocer de cerca el trabajo que allí se efectúa.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú y la Marina Militar Italiana mantienen relaciones de cooperación en el ámbito profesional, siendo de interés el fortalecimiento de los vínculos de amistad entre ambas instituciones.

Gran Cruz de la Orden "El Sol del Perú" al Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Por su trayectoria profesional en la defensa del patrimonio e intereses nacionales en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre, fue condecorado el Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Históricos – Marítimos del Perú, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara con la Orden "El Sol del Perú" en el Grado de Gran Cruz. La ceremonia se llevó a cabo en la Sala "Alberto Ulloa Sotomayor" de la Cancillería, en el Palacio de Torre Tagle.

La imposición estuvo a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores, Embajador José Antonio García Belaúnde, quien destacó las cualidades profesionales del Contralmirante Salmón de la Jara, al referir que representa los mejores valores, no sólo de su institución sino del Perú entero. "Es una figura emblemática por que a su condición de brillante marino une también su condición de intelectual destacado, por ende, nos sentimos orgullosos de poder honrar a una figura legendaria" recalcó.



El Ministro de Relaciones Exteriores, Embajador José Antonio García Belaúnde condecoró al Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Historicos-Marítimos del Perú, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara

El Contralmirante Salmón al agradecer por la significativa distinción, expresó: "A mi edad, esta condecoración llena mis más altas aspiraciones. Rindo homenaje a los que crearon la Orden El Sol del Perú y a los diplomáticos del Perú, a quienes he visto dejar muy en alto las tradiciones de Torre Tagle y concluir brillantemente la labor encomendada por el país".

Estuvieron presentes en el acto, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, el Director General del Personal, Contralmirante José Cueto Aservi, el Presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja, embajadores, ex Comandantes Generales, así como familiares del condecorado.

BIC *Humboldt* retornó exitosamente de la Antártida

Luego de 60 días de navegación, los integrantes de la Decimoséptima Campaña Científica del Perú a la Antártida (ANTAR XVII) arribaron a bordo del Buque de Investigación Científica *Humboldt*, el 26 de febrero al puerto del Callao.

En el desarrollo de la Campaña intervinieron un selecto grupo de científicos del INANPE, IMARPE, SENAMHI, Instituto Geofísico del Perú, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Universidad Nacional de Ingeniería, Universidad del Centro del Perú y la Asociación Peruana para la Conservación de la Naturaleza (APECO). La Universidad Nacional del Centro del Perú participó con el proyecto "Medición espectral de la radiación solar para cuantificar la capa de ozono, el índice UV y espesor óptico de aerosol en la atmósfera antártica y su relación con las mediciones en el Perú".

Por su parte, el Instituto del Mar del Perú (IMARPE), desarrolló el proyecto "Biología y ecología de las principales comunidades pelágicas del Estrecho de Bransfield y alrededores de la Isla Elefante". En esta investigación se buscó analizar, describir y conceptuar el comportamiento y distribución de las principales especies animales y vegetales marinas que habitan en dicha zona.

Asimismo, el SENAMHI ejecutó el proyecto "Desarrollo de un modelo energético ambiental en el ecosistema de la región antártica peruana", con el



El Buque de Instrucción Científica BIC Humboldt arribó al puerto del Callao tras 60 días de navegación

fin de evaluar la dinámica energética en la Estación Machu Picchu, a través de un modelo físico-matemático que contribuya al conocimiento de los sistemas y procesos meteorológicos y su relación con el deterioro de la capa de ozono.

Los proyectos de investigación fueron seleccionados como resultado del II Concurso Nacional de Proyectos en temas relativos a la Antártida convocado por el INANPE en julio de 2006.

En esta campaña antártica, se efectuaron trabajos de mantenimiento en la Estación Machu Picchu y se continuó con la implementación de su Plan de Gestión Ambiental de la Zona Antártica.

La Expedición ANTAR XVII se desarrolló gracias al apoyo operativo, técnico y logístico de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación y del Ejército del Perú a través de la Campaña de Operaciones Antárticas.

La ceremonia de bienvenida se realizó en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao y fue encabezada por el Presidente del Instituto Antártico Peruano, Embajador Alfredo Arecco Sablich, y el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Gamarra Elías.

El acto contó además con la participación de altos oficiales de la Marina de Guerra, del Ejército y la Fuerza Aérea del Perú, así como autoridades de diversas instituciones que estuvieron involucradas en la preparación y realización de la Campaña Antártica.

Tras entonar el Himno Nacional del Perú, el Comandante del buque, Capitán de Fragata Rodolfo Sablich Luna-Victoria informó de la misión encomendada al Embajador Alfredo Arecco.

Fue el Presidente del Instituto Antártico Peruano quien dio la más cordial bienvenida a los investigadores integrantes de la Campaña Científica y a la dotación del buque y agradeció a las instituciones que hicieron hecho posible el cumplimiento de esta misión.

Durante la expedición ANTAR XVII se han realizado proyectos de investigación sobre biología marina, medio ambiente, capa de ozono, entre otros importantes estudios en el continente blanco. Se efectuaron también trabajos de mantenimiento de la Estación Machu Picchu y se continuó con la implementación de su Plan de Gestión Ambiental.

Compañía Juan Fanning realizó el cambio de guardia en Palacio de Gobierno

La Compañía Fanning de la Infantería de Marina, dio inicio a una nueva etapa en el tradicional cambio de guardia en el Patio de Honor en Palacio de Gobierno, al reemplazar al Batallón de los Húsares de Junín.

La Marina de Guerra, la Fuerza Aérea y la Policía Nacional se alternarán con el Ejército en el vistoso desplazamiento que se realiza al mediodía en el Patio de Honor de la sede gubernamental y que diariamente concita la atención del público que visita la Plaza de Armas.



Por primera vez los miembros de la Compañia Fanning reemplazaron en el cambio de guardía al batallón de los Húsares de Junin en el Patio de Honor en Palacio de Gobierno.

Los miembros de la Compañía Fanning demostraron disciplina, gran coordinación y gracia al realizar coreografías de movimientos sincronizados en el desarrollo del relevo de los efectivos de vigilancia.

Esta compañía tuvo una destacada participación en la Guerra del Pacífico. Los marinos lucharon en la Batalla de Miraflores formando los batallones navales Guarnición de Marina, Guardia Chalaca y la columna Celadores del Callao, comandados por el Capitán de Navío Juan Fanning García, quien les legó su nombre.

Los infantes de Marina, que conforman esta compañía, mediante sus presentaciones difunden patriotismo, arte y cultura, valores que enaltecen y llenan de orgullo a todos los peruanos.

En 1984 el Comando de la Fuerza de Infantería de Marina decidió formar una Compañía de Honores que vistiera uniformes similares a los usados por los marinos que combatieron en las batallas de San Juan y Miraflores y que defendieron los Reductos 1 y 2, inmolándose junto al mando del Capitán de Navío Juan Fanning el 15 de enero de 1881.

El 23 de setiembre de 1985 se decidió que la compañía Juan Fanning sea entrenada para ejecutar evoluciones a pie firme y sobre la marcha. Para ese fin, se seleccionó de toda la Brigada de Infantería de Marina, a aquellos efectivos que reunían las condiciones que exigía el caso, como porte militar, disciplina y habilidad.

Cabe mencionar que la Compañía Fanning está integrada por personal que cumple su Servicio Militar Voluntario.

Buque Escuela *Esmeralda* arribó al puerto del Callao

En visita oficial, el 11 de abril arribó al Puerto del Callao, el Buque Escuela *Esmeralda* de la Armada de Chile. Esta unidad permaneció en nuestro país cuatro días, durante los cuales su tripulación desarrolló diferentes actividades protocolares, académicas, culturales y sociales.

Coincidiendo con la llegada de la *Esmeralda*, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz, respondiendo a una invitación del Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, visitó el Perú y presidió a bordo de dicho buque una recepción en la



El Comandate en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina y el Embajador de Chile en el Perú develaron el busto al Capitán Prat en la Galería de Heroes Navales de la Escuela Naval.

que se pusieron de manifiesto los lazos de amistad existentes entre ambas Marinas.



El Almirante Codina colocó una ofrenda floral ante el Monumento del Gran Almirante del Perú Miguel Grau en la Escuela Naval.

Como parte de sus actividades, los marinos chilenos y sus homólogos peruanos acordaron realizar singulares e históricos homenajes a sus héroes de la Guerra del Pacífico, Arturo Prat Chacón y Miguel Grau Seminario, respectivamente. Inicialmente, se colocó una ofrenda floral ante el monumento a Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao.

Como parte de la agenda, el comando del Buque Escuela *Esmeralda* visitó al Comandante de la Fuerza de Superficie, al Director de la Escuela Naval del Perú, al Capitán del Puerto del Callao, al Comandante de la Base Naval, así como al Alcalde y al Presidente de la Región Callao. Asimismo, recorrieron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN) y el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía".

El Comandante de la nave, también conocida como "Dama Blanca", es el Capitán de Navío Humberto Ramírez Navarro, quien, con su tripulación efectuará una travesía de 8 meses, recalando, además del puerto del Callao, en Hanga Roa (Isla de Pascua, Chile), Wellington (Nueva Zelandia), Sydney (Australia), Noumea (Francia), Apra - Harbor (Estados Unidos), Shangai (China), Busan (Corea), Tokio (Japón), Pearl Harbor (Estados Unidos) Papeete (Francia) y nuevamente Hanga Roa (Chile).

Este viaje, correspondiente al Quincuagésimo Segundo Crucero de Instrucción del BE *Esmeralda,* será la segunda travesía más larga que efectúa el buque a lo largo de su historia.

Su tripulación compuesta por 23 Oficiales, 49 Guardiamarinas, 141 Gente de Mar, 59 Marineros en Instrucción, 3 Oficiales Nacionales de las Fuerzas Armadas y de Orden. También se encuentran embarcados 6 Oficiales de las Armadas de Argentina, Brasil, Perú, Bolivia, Ecuador y México y otros 24 que se embarcarán en distintos tramos a lo largo del crucero.



El Almirante Eduardo Darcourt impuso la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina, por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.

El *Esmeralda* es un Bergantín Goleta, construido en los Astilleros Echavarrieta y Larrinaga Cádiz, España. Fue lanzado el 12 de mayo de 1953 y entre sus principales características, cuenta con un tonelaje de: 3.673 t, una eslora de113,1 m, manga de 13,1 m, desarrollando una velocidad de 17,5 nudos.

En la Escuela Naval del Perú se develó busto al Capitán Arturo Prat

Como un gesto de hermandad y buena voluntad, en la Escuela Naval del Perú el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz acompañado del Embajador de Chile en el Perú, Cristián Barros Merlet, develaron el busto del Capitán Arturo Prat Chacón, máximo héroe de la Armada de Chile.

El padre Guillermo Oviedo Gambetta de la Marina de Guerra, conjuntamente con el capellán del BE *Esmeralda* fueron los encargados de bendecir el busto del insigne marino, que se encuentra ubicado en la "Galería de Marinos Notables".

Asimismo, los cadetes de la Escuela Naval realizaron el disparo del cañón "El Indomable" en homenaje a la memoria del Capitán Prat. En la citada ceremonia estuvieron presentes funcionarios de la embajada de Chile así como las autoridades de la Marina de Guerra del Perú.



El Buque Escuela *Esmeralda* arribó al puerto del Callao, para permanecer cuatro días en el Perú.

El Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén en su discurso de orden resaltó que "la develación del busto del Comandante Prat en la Escuela Naval del Perú y muy pronto del busto del Almirante Miguel Grau en la Escuela de Naval de Chile, permitirán que vuelvan a encontrarse ambos marinos, ambos héroes, ya no para combatir, sino para construir e impulsar con su ejemplo y con su espíritu, esa relación distinta y duradera con la armada chilena y con el pueblo de Chile, basada en la confianza mutua y en la cooperación, que nos permitirá avizorar un futuro mejor".

Previamente, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile Almirante Rodolfo Codina Díaz colocó una ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario en la Escuela Naval.

Al concluir la colocación de la ofrenda, se realizó un desfile de honor con la participación de los cadetes navales y una compañía de guardiamarinas del BE *Esmeralda* quienes desfilaron ante el monumento del peruano del milenio.

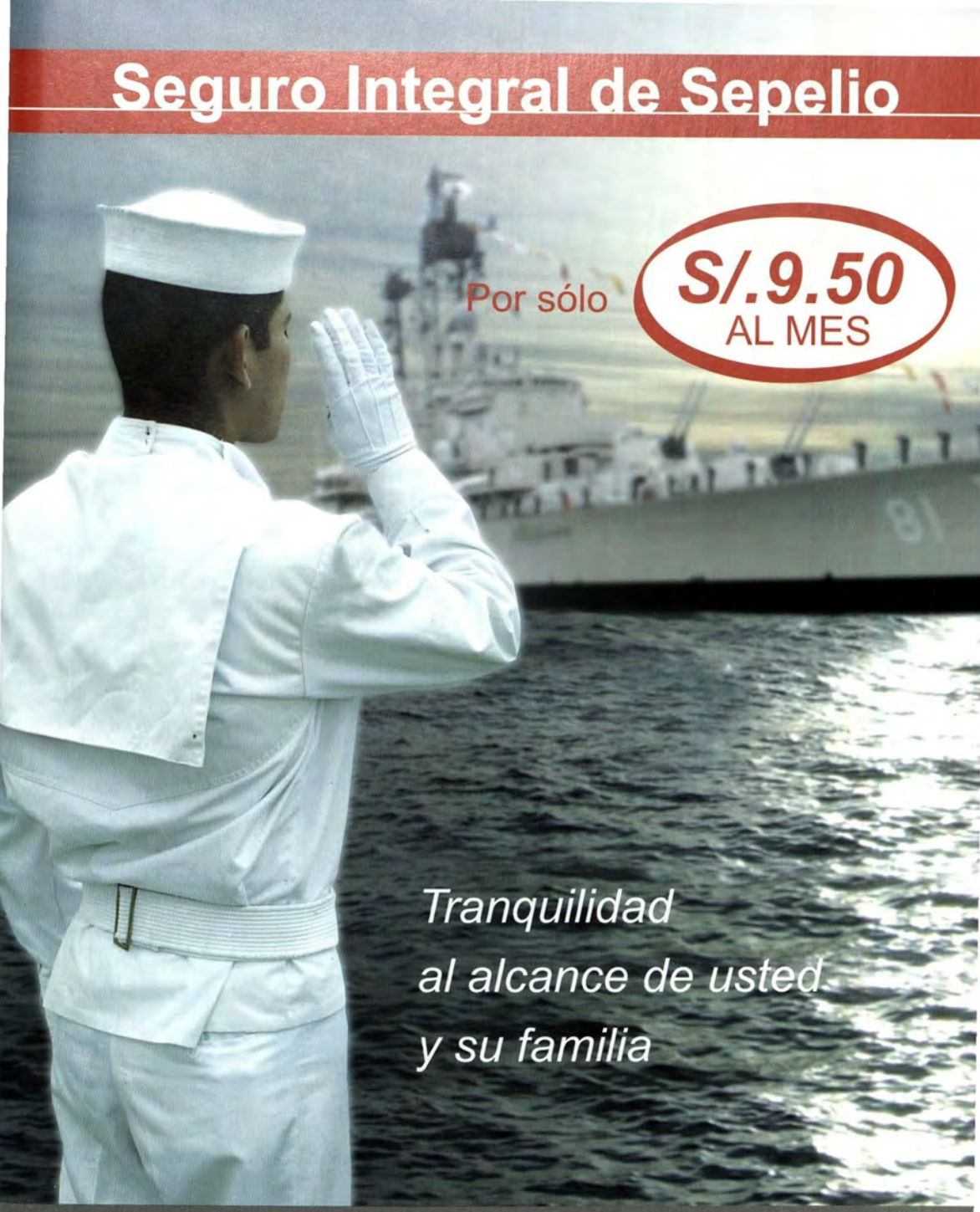
Asimismo, en el Club de Oficiales de La Punta, fue condecorado el Almirante Rodolfo Codina Díaz con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Gran Cruz", por parte del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.

A su turno, la máxima autoridad naval chilena agradeció la distinción y señaló que, "en definitiva propenden a crear el marco propicio para que nuestras naciones naveguen juntas tras la búsqueda del desarrollo y prosperidad de nuestros pueblos".



Los guardiamarinas chilenos visitaron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú.

Seguro Integral de Sepelio



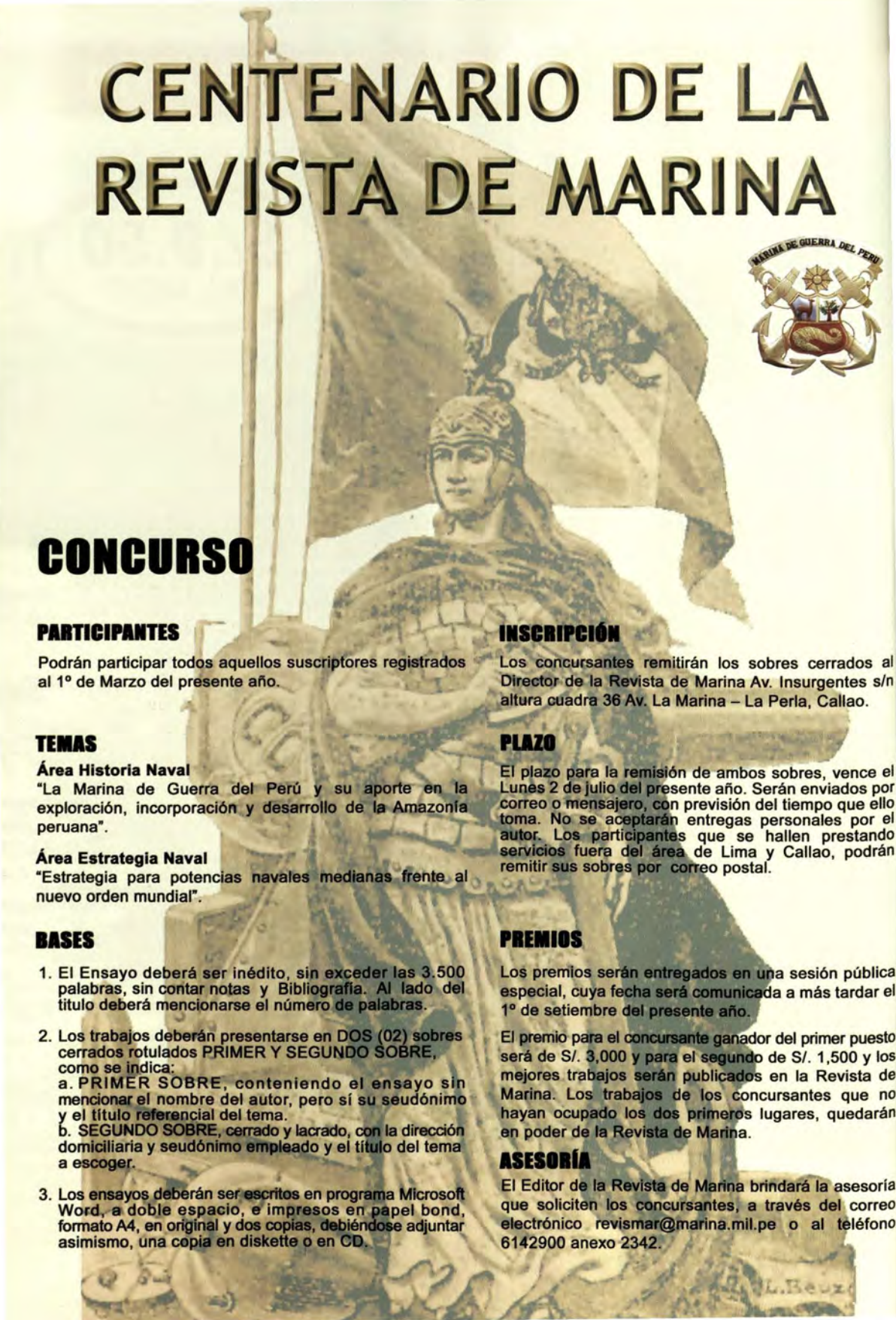
CONVENIO EXCLUSIVO PARA LA FAMILIA NAVAL

Para mayor información sobre el seguro acérquese a la dirección de bienestar o llame al :

SI 24 213 3333
Servicio Integral 24 horas

MAPFRE
En el mundo, en tu mundo

CENTENARIO DE LA REVISTA DE MARINA



CONCURSO

PARTICIPANTES

Podrán participar todos aquellos suscriptores registrados al 1° de Marzo del presente año.

TEMAS

Área Historia Naval
"La Marina de Guerra del Perú y su aporte en la exploración, incorporación y desarrollo de la Amazonía peruana".

Área Estrategia Naval
"Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo orden mundial".

BASES

1. El Ensayo deberá ser inédito, sin exceder las 3.500 palabras, sin contar notas y Bibliografía. Al lado del titulo deberá mencionarse el número de palabras.

2. Los trabajos deberán presentarse en DOS (02) sobres cerrados rotulados PRIMER Y SEGUNDO SOBRE, como se indica:
   a. PRIMER SOBRE, conteniendo el ensayo sin mencionar el nombre del autor, pero sí su seudónimo y el título referencial del tema.
   b. SEGUNDO SOBRE, cerrado y lacrado, con la dirección domiciliaria y seudónimo empleado y el título del tema a escoger.

3. Los ensayos deberán ser escritos en programa Microsoft Word, a doble espacio, e impresos en papel bond, formato A4, en original y dos copias, debiéndose adjuntar asimismo, una copia en diskette o en CD.

INSCRIPCIÓN

Los concursantes remitirán los sobres cerrados al Director de la Revista de Marina Av. Insurgentes s/n altura cuadra 36 Av. La Marina – La Perla, Callao.

PLAZO

El plazo para la remisión de ambos sobres, vence el Lunes 2 de julio del presente año. Serán enviados por correo o mensajero, con previsión del tiempo que ello toma. No se aceptarán entregas personales por el autor. Los participantes que se hallen prestando servicios fuera del área de Lima y Callao, podrán remitir sus sobres por correo postal.

PREMIOS

Los premios serán entregados en una sesión pública especial, cuya fecha será comunicada a más tardar el 1° de setiembre del presente año.

El premio para el concursante ganador del primer puesto será de S/. 3,000 y para el segundo de S/. 1,500 y los mejores trabajos serán publicados en la Revista de Marina. Los trabajos de los concursantes que no hayan ocupado los dos primeros lugares, quedarán en poder de la Revista de Marina.

ASESORÍA

El Editor de la Revista de Marina brindará la asesoría que soliciten los concursantes, a través del correo electrónico revismar@marina.mil.pe o al teléfono 6142900 anexo 2342.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Manuel Zanutelli Rosas. *"En los hombres que guardan memoria...": Biografía del capitán de navío Francisco Quiroz Tafur.*
Callao, Imprenta de la Marina, 2006. 154 pp., fotos, retratos.



La personalidad de Don Francisco Quiroz Tafur ha dejado una estela luminosa a su paso por la institución naval, que ha ameritado con largueza plasmar su biografía. Manuel Zanutelli nos muestra al joven Pancho Quiroz desde los albores de su compromiso con el mar cuando, a los 15 años de edad, se presenta a la Escuela Naval como aspirante a cadete. Allí se distingue como excelente alumno en los estudios, haciéndose acreedor a varias medallas al mérito. En los deportes se hace imprescindible su presencia, con su buen humor e ingenio, pues es el que anima las barras de cadetes con rimas y canciones deportivas de su cosecha. Al graduarse de alférez de fragata en diciembre de 1941 fue destacado al BAP *Amirante Grau*, pero descubrió su destino como submarinista cuando cinco meses después pasó a servir en el *R-1* el año 1941. Su vida de marino transcurrió entre submarinos, hasta el año 1969, en que, con el grado de capitán de navío, es nombrado jefe de la flotilla de submarinos. Estando en el cargo se le impuso la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval. Sin embargo, el 11 de enero de 1971 solicitó su pase a la situación de retiro. Fue un quiebre dramático en su vida pero su corazón se mantuvo fiel a su primer amor, la Marina, y no tuvo mejor forma de demostrarlo que componiendo

el hermoso Himno de la Marina de Guerra del Perú, que hoy cantan con unción en tierra y en mar los seguidores de Grau.

La faceta criolla de Quiroz ha enriquecido el acervo de la canción popular peruana, en el que destaca la finura del verso literario aunada a la armonía musical. Su vals *Bandida* fue premiado con el segundo puesto en el Primer Festival de la Canción Criolla de Panamericana TV, el año 1971. La polca *Vamos Boys* nos muestra toda la garra de la barra deportiva que forjó desde los años de cadete animando al equipo de fútbol naval.

El autor no ha dedicado muchas líneas a la vinculación de Pancho Quiroz con la *Historia Marítima del Perú*, obra que había concitado el interés dentro de la Marina y después en la nación misma, pues había representado un ideal, el descubrimiento de la conciencia marítima nacional. Don Pancho Quiroz no podía ser ajeno a esta inquietud cultural y estuvo entre los miembros fundadores de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y cuando el 17 de octubre de 1973 se convierte en el Instituto de Estudios Histórico Marítmos, al lado de sus entrañables amigos, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, Luis Felipe Villena Gutiérrez y Juan Manuel Castro Hart, aparece conformando el primer comité ejecutivo. Las sesiones de Consejo en el viejo local de Nicolás de Araníbar eran memorables, animadas con su chispa y carisma personal.

Lamentablemente, la vida del comandante Quiroz se extinguió tempranamente para los frutos que aún podía la sociedad cosechar de su talento. Falleció en el Centro Médico Naval, como consecuencia de un infarto, el 20 de abril de 1975.

En el decurso de la obra el autor va recogiendo las canciones, décimas, himnos navales de su creación, y al final reproduce también una recopilación exhaustiva de su música criolla en valses y polcas.

El libro aparece en una fina presentación encuadernada y con sobrecubierta; lleva en portafolio un CD con las grabaciones de sus canciones.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú
Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y Caballero Ejemplar
Lima, 2007, 774 pp., fotos, retratos

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú presenta este libro en homenaje a su fundador y hoy su Presidente Honorario y Vitalicio, el contralmirante don Federico Salmón de la Jara, conmemorando el nonagésimo sexto aniversario de su natalicio.

El libro reúne una serie de trabajos eruditos referidos a la historia marítima y el mar en general, como corresponde

en una obra dedicada a este marino, cuya vida ha estado signada por su amorosa y devota relación con el mar. La primera parte está compuesta por los testimonios personales de sus colegas, amigos y subordinados que tuvieron la oportunidad de compartir con él alguna de las múltiples experiencias y responsabilidades de su larga y fructífera vida. Ellos pudieron apreciar entonces las cualidades de líder y, sobre todo, de honestidad, caballerosidad y profunda bondad del almirante Salmón. El destino lo puso siempre y reiteradamente en el sitio preciso para desempeñar un rol protagónico y por ende de extrema responsabilidad. Siempre supo estar a la altura de las circunstancias, y aun más allá, dando ese plus de entrega que distingue al hombre superior. Alguna vez encarnó la esperanza de toda una nación, como cuando el año 1959 la Marina peruana necesitó fortalecer su poder naval y adquirió entonces un poderoso crucero de la marina inglesa, el HMS *Newfoundland*. Salmón de la Jara recibió el honroso encargo de recibir el buque en el puerto de Portsmouth, Inglaterra, dirigir las operaciones de su acondicionamiento, que se realizaron en el tiempo récord de 45 días y, como su primer comandante, ya con el nombre de BAP *Almirante Grau*, conducirlo



en su viaje inicial a la patria. El recibimiento en el puerto del Callao fue apoteósico y en el imaginario popular la gallarda imagen de su comandante se confundió con el espíritu de la emblemática nave. Después de 35 años de servicios en la Marina de Guerra del Perú, pasó a la situación de retiro, pero aún lo esperaban nuevos retos, esta vez en la administración estatal, cuando el Gobierno le encargó la delicada y difícil misión de reorganizar la Compañía Peruana de Vapores, a punto de extinguirse pues la operación de sus pocas naves generaba más gastos que utilidades. Su empeño y dedicación imprimió un robusto impulso a la marina mercante nacional convirtiéndola en una entidad exitosa y productiva. Al término del mandato de su gestión dejaba una eficiente y moderna flota de más de 12 unidades y establecidos nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y en el Mediterráneo, en Estados Unidos, Golfo de México, Japón y en los puertos canadienses del Atlántico y el Pacífico. Así, bajo su liderazgo, los buques peruanos estuvieron presentes en todos los mares del mundo.

Sin embargo, quizás la nave más relevante que tuvo bajo su comando fue la *Historia Marítima del Perú*, monumental obra que pone de manifiesto

al Mar como el Gran Personaje en la vida de nuestra nación: su presencia está en cada una de las etapas de la historia del Perú, descubriendo su condición de país marítimo. La idea de escribir una historia marítima representaba un viejo anhelo en la Marina de Guerra, una historia que rescatara el rol del mar y de sus hombres en el destino nacional. El año 1963, cuando con el grado de capitán de navío presidía el Centro Naval del Perú, se reunía a menudo con su gran amigo el capitán de fragata Luis Felipe Villena, presidente de la Comisión de Cultura del Centro Naval; de ambos nació entonces la idea de llevar a cabo el ambicioso plan de escribir la Historia Marítima del Perú. El consejo directivo del Centro Naval acogió el proyecto y con el apoyo de la superioridad naval se creó la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. El almirante Salmón, con su gran capacidad de convocatoria, supo reunir un selecto grupo de científicos, investigadores, historiadores y oficiales de Marina que se comprometieron para llevar a cabo la obra. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha se han publicado ya 12 tomos en 23 volúmenes, más un volumen con la monografía *Los puertos del Perú.*

La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha tenido un reconocimiento oficial dado su interés científico y cultural, así como por su contribución para entender al Perú como país marítimo. El año 1973 la Comisión dio paso a lo que ahora es el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, entidad que aúna a su gran prestigio académico la autoridad en lo que concierne al tema de los intereses marítimos nacionales.

El libro ha visto la luz el 28 de febrero del 2007. Son 50 artículos en 774 páginas. Fotografías y retratos ilustran los temas.

MA



REVISTA DE MARINA



Perú: geografía y desarrollo. Una filosofía funcional para la geoeducación

Aplicación de la inteligencia estratégica: el enemigo como sistema

La soledad del comando

Fundada en 1907

Año 100, N.º 2 - 2007

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *Perú: geografía y desarrollo. Una filosofía funcional para la geoeducación*
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

13 *Conceptos de seguridad nacional.*
C. de N. Juan Quesada Chiarella

33 *Límites Marítimos Perú-Chile*
Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios

45 *Aplicación de la inteligencia estratégica: el enemigo como sistema*
C. de N. Aníbal Cueva López

53 *La soledad del comando*
Contralmirante (r) Julio Uriarte Guerra

63 *Un centenario memorable*
Tomás Santillana Cantella

67 *De teniente de sanidad a comando: Javier Pinillos Goicochea*
Vicealmirante (r) Javier Pinillos Cabada

73 *A 100 años de la primera comunicación inalámbrica en nuestra Armada*
T1. Tel. René Ayerbe Gómez

95 *Auge y caída de la Armada*
Paul Kennedy (Traducción: Héctor López Aréstegui)

99 *Influencia de los factores atmosféricos adversos en los motores de aviación Turbofan durante el despegue*
C. de C. Alfonso Ulloa Encabo

105 *Los cincuenta años de la Administración Naval*
Contralmirante (r) ADM. Justo E. Velarde Quilcate

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

115 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

127 *Comentario de Libros y Revistas*
Esperanza Navarro Pantac



Nuestra portada:
Crucero ligero protegido tipo explorador BAP *Almirante Grau*, (1907 - 1958) al ancla en el puerto de el Callao.

REVISTA DE MARINA

Año 100, N.º 2 - 2007

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: 2337 - 2342 Telefax: 614-2900 anexo 2302
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 Jorge De la Puente Ribeyro, Subdirector: 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, T2. Gra. Jorge Cerrón Castro,
Corrección: Víctor Lecaros Villavisencio.

EDITORIAL

Centenario del arribo de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*

Nuestra Marina de Guerra ha recordado el 10 de agosto de este año, una de las efemérides más importantes de su historia: el arribo al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, naves que marcaron el verdadero renacer de nuestra Escuadra después del infortunio vivido entre 1879 y 1883. El 16 de enero de 1881, luego de las batallas de San Juan y de Miraflores, se ordenó destruir las defensas del Callao y hundir los pocos buques que nos quedaban para que no cayeran en poder del adeversario. El Perú, duro es decirlo, quedaba convertido en un país sin Armada. Después del Tratado de Ancón se inició un lentísimo proceso de recuperación. Se compraron los pequeños y vetustos transportes *Perú* y *Vilcanota* a los que se sumarían más tarde otros dos transportes: el *Santa Rosa* y el *Chalaco*. Recién el 31 de agosto de 1889 pudo llegar a nuestro primer puerto el crucero *Lima*, que con el nombre de "*Sócrates*" se mandó construir en Alemania, durante la guerra con Chile, junto con otro buque gemelo, el *Diógenes*, que no se pudo adquirir a la postre por carencias económicas.

El segundo gobierno de Nicolás de Piérola (1895 – 1899) marcó un significativo y firme renacer de las instituciones nacionales y levantó el espíritu de nuestros compatriotas. Hubo orden público y se pudo contar con una moneda singularmente sólida –la libra de oro peruana– de idéntico valor que la libra esterlina, la divisa más importante del mundo en aquella época. Sobre esa base, el régimen de José Pardo y Barreda (1904 – 1908) pudo pensar seriamente en reconstruir nuestra Escuadra. En 1904 la Junta Patriótica, conformada por distinguidas personalidades civiles y militares, auspició una colecta popular para adquirir dos buques de guerra que llevarían los nombres de "*Almirante Grau*" y "*Coronel Bolognesi*". Con el dinero obtenido por la mencionada Junta y un empréstito de 600.000 libras peruanas, gestionado por el presidente Pardo ante el Banco Alemán Transatlántico, se pudo ordenar la construcción en los astilleros ingleses Vickers Sons & Maxim de dos cruceros protegidos del tipo "explorador", cuyo diseño era similar a los "scout" ingleses. Para supervisar los trabajos se nombró una misión naval presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal, heroico sobreviviente del combate de Angamos.

Los dos buques eran muy parecidos. En el *Almirante Grau* sobre la cubierta principal a popa, existía una cubierta de toldilla adicional, en donde se hallaba la habitabilidad y compartimentaje para el comandante de la división naval y su respectivo estado mayor: hacia el espejo, destacaba un balcón, estructura instalada allí a semejanza de las que empleaban las naves capitales británicas. Esta era la única diferencia con su gemelo, el *Coronel Bolognesi*, el que no disponía de dichos compartimentos y estructura a popa. Eran cruceros rápidos de 3.200 toneladas, pudiendo desarrollar una velocidad de hasta 24 nudos de velocidad y sus carboneras permitían recorridos de hasta 4.500 millas antes de tener necesidad de repostar. El armamento, constituido por dos cañones de 152,4mm y una batería secundaria de 76,2mm era el más moderno de la época, contándose a bordo además de dos grandes adelantos: luz eléctrica y telegrafía inalámbrica. Cada uno de los cruceros tenía una dotación de 300 hombres.

Ambos cruceros habían zarpado de Barrow in Furness el 26 de mayo de 1907 y la idea era que llegaran al Callao el 28 de julio, como el más significativo y esperado símbolo de unas Fiestas Patrias conmemoradas al mismo tiempo que renacía nuestra Marina de Guerra. Mandaba la División Naval el Contralmirante Melitón Carvajal. Comandaba el *Almirante Grau* el Capitán de Navío Eduardo Hidalgo y el *Coronel Bolognesi* el Capitán de Navío Juan M. Ontaneda. Lamentablemente, la navegación fue

MNP / CANJE / 1096

difícil pues se tuvo que soportar un terrible temporal de cuatro días que tanto los buques como las tripulaciones sortearon con admirable pericia. Por esta razón la llegada de los cruceros recién se produjo el 10 de agosto.

El impacto patriótico en las poblaciones de Lima y Callao a la llegada de los cruceros fue indescriptible. En ese tiempo había dos trenes entre Lima y el Callao. Uno era el inglés y el otro el del centro. Ambos iban y venían repletos de gente, al igual que los tranvías eléctricos. El muelle, el malecón, los edificios públicos del Callao lucían hermosas iluminaciones. Todo tipo de embarcaciones colmadas de gente revoloteaban en torno de los cruceros. Se mandó hacer medallas conmemorativas de plata y cobre. Los periódicos dedicaban varias páginas diarias para dar cuenta del feliz suceso. El Presidente José Pardo y las más altas autoridades visitaron los buques y cuando el público en general pudo hacerlo se vieron escenas de conmovedor patriotismo. Hombres con varoniles lágrimas de emoción en los ojos besaban las cubiertas y los cañones. A cada instante estallaban múltiples y sonoros gritos vivando al Perú y a su Marina de Guerra. Era el retorno de nuestra presencia en el mar que muchos años después recibiría justicieramente el nombre de Mar de Grau. Los cruceros eran nuestro orgullo, en ellos ondearía por los mares el pabellón bicolor. Eran, como siempre ha sido nuestra Armada, la primera línea de defensa de nuestra patria si se producía una hostilidad en el frente externo que, ciertamente, nosotros no provocaríamos. Al respecto el diario *El Comercio* editorializaba hace cien años con palabras que no han perdido vigencia y hoy como ayer nos deben convocar a serias reflexiones:

> *Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimun de la defensa en el mar; que ellas apenas permitirán hoy al Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan, el abrigo de los débiles, y que debemos mirar los nuevos barcos de guerra como una base modesta para la reorganización futura de la Armada nacional. Es prudente, también, tener presente que ha transcurrido más de un cuarto de siglo desde que nos quedamos sin marina; que de entonces acá los progresos en la ciencia naval militar han sido grandes, y que necesitamos hoy adiestrar hombres capaces de servir con provecho en la flota que es indispensable ir formando; porque es natural suponer que nuestros marinos, sin campo en que desarrollar sus conocimientos profesionales en los últimos años, no tengan, por regla general, toda la experiencia que el manejo de las modernas naves de guerra exige; y no basta a un país contar con buques para su defensa, sino que además necesita ciudadanos preparados convenientemente, que puedan utilizar esos elementos bélicos de la manera más perfecta posible, en caso de un conflicto.*
>
> *Queda, pues, por resolver este punto, que es del más alto interés nacional; y deben darle solución sin demora los poderes públicos. La educación de la marina de guerra es compleja; hay que atender no sólo a la enseñanza técnica de los servidores de la Escuadra, sino muy especialmente a los conocimientos prácticos que su profesión reclaman; y esto último obliga a no dejar que los buques adquiridos hoy a costa de verdadero sacrificio público se apontonen en la bahía del Callao, indefinidamente; es preciso tenerlos en actividad; ejercitar a menudo a sus tripulaciones en el manejo de la artillería; cuidar, en fin, de que, si alguna vez las necesidades de la defensa reclaman los servicios de la Escuadra, se encuentre ésta en condiciones de prestarlos oportuna y acertadamente. Y estamos seguros de que se hará así, sin omitir aquellos gastos, indispensables ahora en tiempo de paz, para no pagar caras las economías, si, por desgracia, se presenta alguna vez el caso de tener que recurrir a las armas en defensa de la patria.*

En estos buques, realmente entrañables, se formaron numerosas generaciones de oficiales y nuestra Marina de Guerra alcanzó un excelente nivel dentro de la región. Tanto el *Almirante Grau* como el *Coronel Bolognesi* pasaron a la reserva en 1952 y fueron dados de baja el 24 de junio de 1958. Su recuerdo en nuestra historia naval del siglo XX será imborrable.

El Director.

Perú: geografía y desarrollo. Una filosofía funcional para la geoeducación

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

La experiencia de trabajo en la Sociedad Geográfica de Lima me ha dado comprensión de sus funciones y siguiendo estrictamente las estipulaciones de sus estatutos, donde se encuentran sus objetivos y finalidades, también he podido interpretar que todas sus actividades buscan contribuir al desarrollo de la nación peruana, que se orienta en los principios fundamentales del quehacer geográfico para la prosperidad nacional.

Asimismo, estoy conciente que esta filosofía funcional es coherente con los objetivos y finalidades de todas las instituciones afines.

Es en este sentido, que pretendo presentar una filosofía funcional:

La tarea de las ciencias geográficas hoy día es: explicar la realidad.

I. «*Las ciencias geográficas tienen como objetivo pensar, analizar, interpretar para actuar críticamente en el mundo. Por ello, le cabe la tarea de hacer comprender cómo se articulan históricamente la naturaleza y la sociedad, pues las distintas formas de organización espacial son el resultado del particular modo en que las sociedades en determinados momentos históricos se relacionan con la naturaleza, transformándola según sus necesidades e intereses*».

Tiene que ser con un sentido reflexivo y crítico, lo que determina que la geografía se encargue de estudiar los procesos interactuantes en una unidad dinámica e indivisible: el espacio. Esto obliga a un abordaje que abre las puertas a otras disciplinas científicas para trabajar en conjunto en busca de la realidad de los procesos de manera integral. Nada de partes sino de totalidades.

Sin lugar a dudas, el segundo aspecto a considerar es el hombre como constructor del espacio geográfico. Es razonable entender que ante una dinámica realidad se debe formar a un hombre que responda en forma racional y práctica a las situaciones novedosas que enfrenta cotidianamente.

La respuesta humana para el cambio se traduce en la ruptura con los modelos tradicionales de enseñanza, porque la concepción del mundo, de la realidad y de la vida, que en el pasado han interiorizado, chocan abruptamente con la vida habitual en su entorno inmediato. El sistema de valores y los marcos culturales lucen contradictorios con las necesidades más apremiantes del cambiante mundo social. Los fines de la educación para un mundo estático sucumben ante las condiciones cambiantes de la sociedad que se moviliza en razón de su actualizada conciencia geográfica y nacional.

De allí que la concepción del hombre está estrechamente comprometida con la época y con las necesidades existentes para responder a las condiciones del momento histórico, para decirlo de otra forma.

En tal sentido, la acción educativa encaminará su esfuerzo para contribuir a fortalecer una conciencia crítica hacia la ampliación y actualización de conocimientos, la protección de los intereses y las aspiraciones, el desarrollo sostenible y preservación del ambiente como valores esenciales. No escapa la exigencia de una formación reflexiva y cuestionadora que impida la alienación y el dogmatismo, con el objeto de que el hombre resuelva creativa y originalmente las dificultades que enfrenta en su condición de ciudadano.

Para que pueda actuar bajo esa orientación, debe poseer una concepción de su realidad geográfica, que sea resultado de una permanente confrontación con ella. Así, el proceso formativo ha de capacitarlo para tener los fundamentos que le ayuden a interpretar su mundo, que conoce y practica, y pueda ser transferido a distintas situaciones.

II. «*Una de las innovadoras propuestas y a la vez uno de los retos más apasionantes a los que se enfrenta el ser humano en el mundo actual, es el considerar y abordar la acción educativa como una acción profundamente humanizada, es decir, como una acción capaz de favorecer y de potenciar, en todos, el libre e interiorizado desarrollo de los valores humanos*».

En lo concreto, el hombre percibido como esencia de la enseñanza geográfica, debe ser educado, para alcanzar las siguientes orientaciones bajo las condiciones de un proyecto histórico de realidad y conciencia.

a) Un hombre de íntima conexión con los problemas de su tiempo logrará concientizarse en contacto con su mundo.
b) Un hombre con capacidad y posibilidad de impulsar una sociedad justa y democrática, en la que tenga la oportunidad real y efectiva de satisfacer las necesidades básicas.
c) Un hombre que se formará en la práctica promoviendo la crítica y la criticidad, lo que conducirá al crecimiento personal y a su realización en el contexto de los valores de la solidaridad, la cooperación y la ayuda mutua.

La situación mencionada lleva consigo la tarea trascendente de desarrollar una estrecha correspondencia con la

vida, la experiencia, sentimientos, conocimientos y necesidades. Por otra parte, será necesario que vaya obteniendo, comprendiendo e interpretando los conceptos, y a la vez transferirlos a su saber, para ir articulando la creatividad, la originalidad, la curiosidad, la capacidad y asumir criterios propios. Es decir, que la enseñanza se tiene que volcar a vivenciar el proceso de aprender y, de esta forma, facilitar que los estudiantes se vayan formando desde su propia realidad e interactuando en ella y sobre ella.

El aprendizaje, entonces se irá construyendo desde nuevas formas de pensar y de actuar que permitirán adquirir el desarrollo intelectual y posturas frente a los procesos conducentes a la obtención del conocimiento científico.

Igualmente, ha de tener las habilidades necesarias para resolver problemas, utilizando procesos de razonamiento frente a las contradicciones y conflictos cada vez más frecuentes en la vida diaria. También cabe indicar que es necesario que desde la escuela se ayude a obtener en el educando una concepción científica, no sólo adquiriendo las técnicas y los procedimientos adecuados, sino que le sirvan para comprender los nuevos conocimientos que se derivan de la explicación científica de la realidad geográfica.

Asimilar el proceso que debe desarrollar el educando para construir el conocimiento con los procesos que tienen las ciencias geográficas para obtener conocimientos científicos. Es así que la geografía como ciencia debe convertirse en facilitadora de situaciones para aprender, de manera que se obtenga el conocimiento geográfico desarrollando las estrategias metodológicas de las ciencias geográficas.

III. «*La enseñanza de las ciencias debe pretender que la persona receptora elabore una visión del mundo cada vez más acertada y completa, capaz de propiciar continuidad. Pretende además el aprendizaje de metodologías útiles para abordar los problemas de modo progresivamente más riguroso y objetivo*».

La preocupación de hoy es construir conocimientos para ser transferidos a distintas situaciones y en eso van a desempeñar aportes significativos la armonía que se establece entre el uso del lenguaje común, el uso del lenguaje técnico y el uso del lenguaje de la ciencia, a la vez que su desarrollo favorezca la comunicación efectiva de las ideas entre los individuos. Con ellos, será más fácil interpretar y explicar la realidad, y el conocimiento que se obtenga será socialmente útil. El hombre de la calle tiene verdaderas creencias que como teorías implícitas sustentan sus puntos de vista sobre el mundo. Se trata de conjuntos de conocimientos, más o menos organizados y coherentes, relativos a algún dominio de la realidad, el cual es construido como resultado de una actividad vital que facilita interactuar en el mundo social existente. Sin embargo, este conocer queda devaluado frente al conocimiento científico, debido a que las teorías de la ciencia constituyen ciertas aproximaciones a la verdad, a la vez que

dirige toda su actividad para comprobar la veracidad de sus argumentos.

De acuerdo con este enfoque, es tarea significativa de las ciencias geográficas, establecer una armonía entre lo cotidiano, lo escolar y lo científico, dado que cada uno de estos conocimientos tiene una epistemología propia.

Así, se dan los pasos para repensar la realidad pedagógica, social y geográfica, desde la armonía entre el lenguaje de lo cotidiano con el discurso científico y sobre los procesos reflexivos e interactivos. Lleva también implícita la revisión de los métodos y los recursos para su transmisión, de modo de generar un amplio espacio para la relación humana de intercambio entre los receptores y el entorno inmediato. Asimismo, ocurrirá con los contenidos, los cuales deberán actualizarse permanentemente con la orientación de ir más allá de los simples datos y referencias teóricas por cambio de situaciones y problemas de la realidad geográfica.

Así, bases teóricas y práctica educativa pasan a constituir la armonía que servirá de marco a la geodidáctica en construcción.

El objetivo de la estrategia geodidáctica debe marcar el logro de la transformación de la concepción de los científicos educadores, destacándose en que se han de superar los criterios transmisivos por una orientación formativa donde lo geográfico y lo didáctico se relacionen con la necesidad de que el observador se confronte con la realidad inmediata. La estrategia es el conjunto de técnicas que, convenientemente desarrolladas, produzca un proceso formativo integral para la obtención del conocimiento a través del desarrollo de habilidades y destrezas; lo que determinará fomentar valores y actitudes consonantes con su tiempo y con su entorno.

El diseño de una estrategia permite ordenar una secuencia de actividades flexible y reacomodable, que tentativamente debe facilitar que los estudiantes vayan construyendo su aprendizaje de una manera organizada mediante su participación en actividades diversas que incentiven los procesos reflexivos sobre lo que van aprendiendo en cada fase del proceso. Se trata de ofrecer opciones válidas para incentivar el cambio conceptual, desarrollando las capacidades para asumir posturas originales resultantes de una creatividad con intenciones de enriquecer la personalidad reflexiva, crítica y creativa. Esto conduce a exigir la connotación de metodología para la estrategia. Es decir, que asume la condición de plan que permite la actuación del ente transmisor en concordancia con las demandas que el momento histórico reclama. Siguiendo las orientaciones para el diseño de una estrategia, se recomienda lo siguiente:

1. Conservar claros los objetivos. Hay que explicar a las personas qué se va a enseñar, cómo y para qué serán enseñados.
2. La actividad práctica debe ser diversa y plural facilitando la integración del conocimiento con el saber y la

2 Marini, Alberto, *La guerra, la política y la estrategia* Buenos Aires, Círculo Militar, 1962.

dinámica del entorno, orientados a transformar ese saber en un nuevo saber. Es necesario entender que la teoría y la práctica son una unidad dinámica e indivisible.

3. El desarrollo de los procesos de enseñar y de aprender demandan un alto nivel de motivación, dado que los involucrados deben tener motivos e incentivos para el aprendizaje.
4. El proceso didáctico debe avanzar de acuerdo con el nivel del aprendizaje de los estudiantes.

   Las actividades deben ir complementándose, a la vez que obligando a incrementar el nivel de esfuerzo en actividades que transfieran lo que van aprendiendo.
5. Necesariamente, las actividades deben ser flexibles y facilitar su retroalimentación, destacando su provisionalidad»

IV. *Raimondi dijo que "El peruano es un mendigo sentado en un banco de oro". Para dejar de ser ese mendigo se tiene que actuar sobre la geoeducación enfocando actitudes formativas y actuantes del hombre peruano sobre todo en los aspectos del conocimiento y aplicación de las ciencias geográficas en el espacio y la imagen de su entorno.*

El proceso histórico de desarrollo experimentado por el Perú en las últimas décadas, muestra y remarca que muchos de sus problemas sociales, económicos y espaciales tienen su origen y han sido agravados por la lógica del modelo de crecimiento adoptado desde los comienzos de la etapa republicana, el mismo que no consideró la heterogeneidad del país, priorizó las zonas urbano-costeras para la inversión de capital y la realización de actividades económicas, condicionando las posibilidades de organización productiva y limitando la demanda; estructurando así un patrón de consumo en función de las necesidades del sector urbano-moderno selectivo y centralizado.

La organización de la producción trajo consigo la modernización de las zonas receptoras de capital y tuvo escaso impacto en la mayor parte del medio rural, minifundista o comunero, provisto de tecnología tradicional y carente de los más elementales servicios que ofrece el Estado.

El modelo de crecimiento adoptado se caracterizó por la ausencia de una clara concepción de las potencialidades para el desarrollo sostenido que poseen vastos sectores de la población rural marginada.

En los actuales momentos del proceso de recuperación de la crisis socio-económica, cuyas consecuencias aún siguen sufriendo en mayor medida el poblador rural y su ambiente físico, se hace necesario activar soluciones a partir de la puesta en operación de iniciativas con planteamientos y propuestas que apunten a una movilización eficaz y sostenible, en base a sus recursos, aprovechando de esta manera las potencialidades internas de estos espacios; potencialidades de orden natural, económico y socio-cultural tales como el suelo, el agua, los recursos energéticos y mineros, la fuerza de trabajo, la infraestructura instalada, la habilidad y destreza artesanal y lo más importante, la

capacidad de organización y adaptación que tiene el hombre con su medio.

La reconocida potencialidad, pero también la marcada vulnerabilidad de los ecosistemas peruanos requiere incidir en sistemas espaciales menores -micro cuencas- como contextos eco-geográficos adecuados para el tratamiento de aspectos que han venido siendo descuidados en la planificación, decisión y gestión del territorio.

Uno de estos aspectos, el principal, es la dimensión ambiental del medio por desarrollar, a fin de identificar las aptitudes naturales y productivas, las técnicas y las formas de organización socio-productiva. El segundo, el ordenamiento del territorio. Y el tercero, el de la articulación e integración espacial. Todos ellos, son parte importante de una estrategia integral de desarrollo sostenible descentralizado.

Dentro de un enfoque instrumental de la dimensión espacial y ambiental para favorecer el desarrollo, es decir, que se pregunte qué hacer con los recursos para promover un cambio en la estructura económico-productiva para satisfacer las necesidades y dinamizar las capacidades sociales y económicas de la población, la Sociedad Geográfica de Lima se plantea prioritariamente propiciar estudios de evaluación del potencial productivo en microcuencas, dentro del importante y trascendente proceso de descentralización y regionalización política, administrativa, geoeducativa, geoeconómica, geopolítica, etc.

Para ello, la Sociedad Geográfica de Lima propone la necesaria incorporación de los espacios menores del interior del país y sus recursos (su capacidad productiva) al proceso de desarrollo regional-nacional, bajo el contexto de oportunidades de inversión alternativas para apoyar la dinámica socio-económica. Esto exige tener una aproximación a la realidad de las microcuencas, el conocimiento del potencial de sus recursos y en particular, de las múltiples utilizaciones de cada uno de ellos.

Las microcuencas altas, bajas y medias de los ríos y lagos con sus recursos naturales, tecnologías de producción, patrones socio-culturales, articulaciones y relaciones de intercambio con el resto de la sociedad urbano-industrial, constituyen espacios del territorio nacional representativos de un conjunto de factores que determinan las presentes condiciones productivas, materiales y culturales en las que vive la población rural y que es necesario cambiar y mejorar a través de administraciones por objetivos, resultados y de aprovechamiento de las experiencias polivalentes a disposición.

La investigación geográfica en el Perú está en capacidad plena de responder a las preocupaciones del desarrollo y como tal, constituye un instrumento insustituible en la planificación y en la gestión. Esta afirmación se basa en que cada porción del territorio puede estudiarse no sólo en función de sus componentes, relaciones y fuerzas que la caracterizan, sino también en función de las posibilidades y limitaciones que ofrece a distintos tipos de actividades o intervenciones, susceptibles de mejorar las condiciones de vida social.

V. Capacidades de desarrollo y ejecución de proyectos

La visión del Perú como un país de significativo potencial en recursos naturales, distribuidos a lo largo y ancho de su territorio, ha sido popularizada desde las primeras décadas del siglo XVI. Esta visión promisora contrasta con la difícil realidad geográfica, realidad que ha condicionado a sus habitantes a afrontar difíciles retos, entre ellos: la aridez de nuestras costas, la escasez de suelos fértiles apropiados para la actividad agrícola y difícil transporte en la accidentada topografía de la cordillera andina, así como la fragilidad de los suelos en la Amazonía.

La ardua labor de poner en valor los ingentes recursos en esta compleja geografía está activada en la generación y ejecución de proyectos en base al conocimiento y tratamiento de gran diversidad de áreas. Esta diversidad ha dado lugar a formas peculiares de organización del espacio, distribución geográfica de la población, localización y priorización de las actividades económico-productivas.

Existe una deficiente organización de la información sobre estos espacios geográficos, particularmente en los niveles macro y de espacios menores, en cuanto a su distribución geográfica, sus cantidades, sus calidades y su potencial.

La Sociedad Geográfica de Lima, tomando en cuenta estas premisas, estimula y propicia estudios alrededor de cuencas seleccionadas, fuente de oportunidades de inversión. Estos estudios responden a la necesidad de establecer una metodología de investigación en geografía como factor de desarrollo para estudios de espacios macros y menores, con la finalidad de detectar las oportunidades de inversión en el espacio geográfico estudiado. Oportunidades definidas en perfiles de proyectos y programas posibles y requeridos por los actores sociales (población e instituciones locales). Para ello se precisa el marco geográfico en sus tres grandes áreas temáticas: 1° El lugar con sus potencialidades y restricciones; 2° El habitante con sus características, organización social y actividad económica; 3° La administración y gestión del desarrollo en el nivel local y otros niveles superiores.

Los análisis correspondientes se derivan hacia las síntesis-diagnósticos identificatorios de limitaciones (problemas principales), las potencialidades y capacidad productiva.

La Sociedad Geográfica de Lima con miras a estos logros utiliza su capacidad de convocatoria para los auspicios y apoyos técnicos, tecnológicos y financieros de los sectores público y privado para el desarrollo y ejecución de proyectos.

VI. Estándares requeridos para un desarrollo en perspectiva geográfica

El Perú es nuestra gran casa que acoge a todos, autóctonos, foráneos, mestizos, etc., pero al parecer aún no podemos catalogarlo como la nación cohesionada con sus luces y sus sombras.

Del análisis histórico-geográfico sobre

las causas brotan muchas conclusiones, dentro de ellas se tienen las inherentes a los espacios político, económico y social que connotan factores del proceso de ordenamiento territorial:

- Una fragmentación psicosocial de la nación peruana ampliamente relacionada con la diversidad cultural característica de la variabilidad geográfica del territorio y de la evolución de su realidad.
- La cohesión nacional requiere gestiones sectoriales y regionales enmarcadas en la descentralización y autonomía relativas de unión macroregional con sostenimiento económico social, desligado del paternalismo y burocratismo persistente.
- Combatir la indigencia e ignorancia enquistada en grandes espacios del territorio requiere de grandes esfuerzos dirigidos hacia la capitalización social dentro de la economía de mercado y una gran difusión de la geoeducación por edad, por actividad y por trascendencia.
- Desechar fatalismos e imposibilidades sobre la realidad requiere de cambios de mentalidad hacia la integración nacional, regional, provincial, distrital, como sujetos actuantes y objetos resultantes de las acciones y reflexiones de sus integrantes.

Tanto en materia de relación internacional y nacional, la Sociedad Geográfica de Lima propone alternativas de acción a fin de estar a tono con el reto del momento actual y del futuro.

1. La transformación del modelo de nuestras relaciones internas nacional regional: la conquista del centro a la periferia y viceversa, el reordenamiento territorial y la búsqueda de bienestar y felicidad con seguridad integral, para competir mundialmente.

   Reevaluación de los recursos que propicie la ocupación y explotación racional de nuestro territorio manteniendo el equilibrio ecológico y aprovechando el potencial pesquero, mineralógico y energético, vía la utilización dinámica de nuestra geografía y la estructuración de un sistema integrado de comunicaciones y servicios de acuerdo a un ordenamiento territorial descentralizado y regional.

2. Descentralización e integración nacional: hay que descentralizar no sólo administrativamente el aparato del Estado, sino también la localización industrial, financiera y de servicios en las áreas que resulten prioritarias de acuerdo a una auténtica movilización territorial que concilie todos los intereses menudos de las provincias y procure aglutinar racional, progresiva e integradamente los esfuerzos y recursos en torno de ejes de desarrollo hacia una regionalización esencial.
3. Modernización de la concepción internacional del Perú: cambiar a la integración, cooperación y la interdependencia para estar signados por el propósito de integrarnos a una comunidad sudamericana, a la vez latinoamericana, de naciones

caracterizada por la solidaridad y cooperación, que es la única vía hacia la interdependencia y superar la subordinación y la dependencia a niveles internacionales mayores.

4. Impulsar la concepción estratégica de la vinculación interna y externa: cambiar hacia una acción y proyección sobre los ámbitos naturales de la geografía del territorio peruano: Mar, Ande y Amazonía. Dentro del contexto del Perú como país marítimo es necesario cambiar a la concepción estratégica de visión amplia de océanos, como posibilidad de nuestra expansión y proyección económica hacia decenas de naciones que bordean la cuenca del Pacífico. Asimismo, ir a la concepción estratégica del Ande y la Amazonía de nuestro país, dos ámbitos de irradiación continental que nos vinculan con las naciones de América del Sur y, sin duda, le dan carácter al poblador peruano y su mestizaje.

   En este sentido consideramos que la moderna y actualizada concepción estratégica también debería estar al servicio de estas aproximaciones equilibradas y dinámicas sobre estos tres ámbitos naturales que son de naturaleza vinculante con nuestros vecinos.

5. Articulación recíproca del territorio nacional con los espacios vecinos: Integración fronteriza, ocupación y poblamiento efectivo y fortalecimiento de la seguridad nacional. Lograr una cohesión integradora en base a una descentralización y regionalización que no signifique acción transitoria sino con el establecimiento de las bases para un desarrollo económico auto-sostenido y auto-financiado con recursos propios generales de la potenciación de nuestra geografía como factor de desarrollo, de tal manera que al Perú se le provee la oportunidad de hacer efectiva la articulación de su territorio con el de los países vecinos dentro de unas relaciones de vinculación e intercambio balanceados y equilibrados. De esta manera, además de propiciar y obtener una efectiva integración fronteriza también habremos contribuido a crear incentivos a la ocupación y poblamiento de nuestros ejes de desarrollo cercanos a la frontera, la cual es imprescindible para el logro de la seguridad nacional.

VII. El proceso de ajuste humano al riesgo de desastre

En principio, no hay ningún peligro natural que no esté ligado al ajuste humano; la idea de peligro o riesgo implica automáticamente un componente humano o social. Esta premisa requiere hacer distinciones entre la naturaleza física de los desastres; asimismo, su distribución y también la naturaleza misma del peligro, las que no obstante ser de sentido común, tienen implicancias teóricas y prácticas.

En la definición del grado de peligro de desastre en cualquier lugar dado, se tiene en cuenta no sólo el sistema de eventos naturales sino también el tipo y la densidad de la población que ocupa la zona. Los daños producidos por los

desastres varían no sólo en magnitud y localización sino también con el tipo de construcción y con las diversas acciones de prevención tomadas o no tomadas. Para efectos del análisis social, la Sociedad Geográfica de Lima trata los riesgos de desastre dentro del quehacer de academia científica como contribuyente a los fines normativos de las instituciones creadas para ello, en este sentido, el tratamiento de los desastres vistos como peligros latentes en sus implicaciones de particular importancia, permite conocer mucho más acerca de la respuesta humana por comparación y analogía con otros peligros geofísicos comparables como terremotos, inundaciones, sequías, tormentas tropicales, etc. De igual importancia es la visualización de sus implicancias relativas a la política, pues persisten vacíos en la política pública que no ha logrado tratamientos de los peligros como en todo, dando resultados de precario desarrollo de políticas similares para eventos similares.

Es nuestra intención contribuir al conocimiento de las dimensiones sociales de la respuesta al riesgo de desastre para razonablemente teorizar por analogía con otros peligros geofísicos basándonos en la investigación geográfica del pasado y de la actualidad.

Somos concientes que de convivir con los peligros de desastres involucra dos componentes principales: la respuesta a eventos específicos y al proceso de ajuste o adaptación al riesgo. Dentro de la respuesta se contempla el comportamiento durante el desastre y la recuperación después de ello; dentro del ajuste al riesgo se contempla la adopción de medidas especificas para reducir el peligro potencial, por ejemplo códigos de construcción, zonificación, plan de desastres, etc., lo más importante son las estrategias de respuesta a largo plazo al riesgo. Por supuesto que todo ello requiere planes de información frecuentes y consolidación de una conciencia geográfica especifica sobre los desastres desde el punto de vista de los riesgos y del ajuste humano a favor de su minimización y mitigación de los riesgos y daños y de prevención a corto, mediano y largo plazo. En sí esto también es nuestra preocupación en la Sociedad Geográfica de Lima.

Bibliografía

- *Proyecto de evaluación del potencial productivo de microcuencas seleccionadas.* SGL – CONCYTEC, LIMA 1997
- Santiago Rivera, José Armando, *Geo-enseñanza* Universidad de los Andes – Venezuela, Vol. 3 – 1998
- *Terremotos, evaluación y mitigación de su peligrosidad.* Unesco, Editorial Blume, España, 1980

Conceptos de Seguridad Nacional

Capitán de Navío
Juan Quesada Chiarella

En el mundo globalizado que se construye en torno nuestro es preciso que cada Estado tenga definidos los objetivos, políticas y estrategias más adecuadas para alcanzar el bienestar para su población, procurando evitar caer en antagonismos que provoquen conflictos y guerras.

El Estado, como sociedad organizada jurídica y políticamente asentada sobre un territorio, busca alcanzar en los Objetivos Nacionales su finalidad suprema que es llevar a cabo una política de bienestar, y al hacerlo experimenta oposiciones e incluso amenazas, que pueden ser tanto internas como externas, que debe superar aplicando una política de seguridad integral.

Para alcanzar el bienestar deseado en un ambiente de seguridad, el Estado debe aplicar la totalidad de los medios que dispone, comúnmente conocidos como el Potencial Nacional. Dicho potencial requiere ser desarrollado de manera planificada, en todos los campos, neutralizando o venciendo lo que se oponga a ese desarrollo, y garantizando la libertad de acción propia para orientarlo e impulsarlo.

En el presente artículo abordaremos algunos conceptos que se refieren a los elementos centrales de una política de Seguridad Nacional, tales como intereses nacionales, objetivos nacionales, gran estrategia y amenazas.

El Estado surge cuando la sociedad se organiza y da a sí misma una estructura jurídica, con un órgano de gobierno y un territorio concreto sobre el cual ejercer su acción. Comprende al ente político constituido en un territorio definido, que a través de un proceso histórico crea nexos económicos, lingüísticos y culturales

uniformes, bajo un ordenamiento jurídico soberano. Conforme señala Max Weber, "el Estado, al igual que toda entidad política, es un enlace de dominio de individuos sobre individuos, sostenido mediante la legítima violencia". Esto permite afirmar que uno de sus propósitos primarios es brindar seguridad y bienestar a los que viven bajo su soberanía. El Estado es un hecho social de naturaleza política, que incluye una sociedad establecida en un territorio que le pertenece, regida y estructurada por un orden jurídico creado, aplicado y sancionado por un poder soberano, con objeto de obtener el bien público de toda la comunidad.

El Estado está compuesto por los siguientes elementos:

- Pueblo: integrado por los individuos que se asocian política y jurídicamente y se asientan en un espacio físico definido.
- Territorio: espacio físico donde se desarrollan las relaciones e interacciones humanas de las esferas política, económica, social y militar.
- Poder político: se deriva del hecho de que toda asociación de intereses necesita una dirección que conduzca al grupo a la realización de sus objetivos.
- Soberanía: es el ilimitado ejercicio de la dominación hacia el interior y exterior del estado-nación, consiste en girar órdenes definitivas en el fuero interno y reafirmar la independencia frente al mundo exterior.
- Gobierno: asociación o conjunto de acciones de dirección por medio de las cuales la autoridad, a través de los órganos de mando político, impone una línea de conducta a los individuos integrantes del estado. Además, puede entenderse como el conjunto de órganos mediante los cuales se ejerce autoridad.

En el Estado todas las actividades que se relacionan con su funcionamiento se formulan a través de un lenguaje único, llamado política. La política afecta la vida moderna en todos sus aspectos, siendo esencial para mantener la vida organizada de los individuos que forman una comunidad. Es la acción dirigida al logro de objetivos definidos, así como expresión simbólica de un patrón de vida, ritual de conocimientos y reconocimientos recíprocos de una identidad colectiva. Por lo tanto, la política nacional debe estar orientada a la supervivencia de la nación y a la búsqueda de su desarrollo, basándose en el conocimiento de la realidad nacional, en el aprendizaje de los errores del pasado y las posibilidades que tiene para el futuro. Para esto último

es necesario tener objetivos claros que permitan orientar los esfuerzos de la nación y eviten que caigamos en improvisaciones, identificando previamente las aspiraciones e intereses de la sociedad y su gobierno.

El Colegio de Defensa Nacional de México define las aspiraciones nacionales como las pretensiones o deseos de una comunidad o nación con el propósito de lograr su bienestar y seguridad; mientras que los intereses nacionales reflejan las pretensiones o deseos del gobierno o de ciertos sectores políticos, económicos, religiosos o culturales, que por lo regular se refieren a actividades o inversiones de las que se espera obtener provecho, utilidad o beneficio. Las aspiraciones e intereses nacionales "sirven de guía a los autores de decisiones de un Estado para determinar la política nacional. Estos incluyen la autoconservación, independencia, integridad territorial, seguridad militar y bienestar económico".

Para el general Mercado Jarrín, los intereses preceden a las aspiraciones nacionales, y al contrastarlas con la política general de un gobierno podemos establecer criterios de evaluación de la política general del Estado. El interés nacional se presenta como la preocupación inmediata del gobierno y se expresa en términos de objetivos, políticas, estrategias y metas programadas y presupuestadas. Los factores de necesidad, urgencia, capacidad real, etc, pasan a ser decisivos. Algunas veces se programan como objetivos máximos y mínimos. Naturalmente, los primeros se aproximan a las aspiraciones. Asimismo, indica que el interés es la expresión de un deseo generado por una necesidad material o espiritual y que cuando un interés asume un nivel de expectativa por encima de los deseos comunes, pasa a constituir una aspiración; definiendo a los intereses nacionales como la expresión de los deseos colectivos despertados por las necesidades materiales y espirituales de toda la nación.

Por otro lado, el mismo autor define las aspiraciones nacionales como la integración y proyección de los intereses nacionales en la conciencia nacional. No todos los intereses nacionales llegan a ser aspiraciones, pues es posible que la importancia de algunos de ellos no haya sido percibida por el conjunto de la nación y no hayan llegado a un grado de interiorización generalizada. En consecuencia, los objetivos nacionales no sólo incorporan los intereses que hayan asumido la calidad de aspiraciones, sino también aquellos cuya importancia y demanda justifique tal incorporación.

Los intereses nacionales tienen dos niveles:

a) aspiracional, traducido en objetivos a largo plazo (influyen en factores históricos e ideológicos); y
b) operacional, que es la preocupación inmediata del gobierno.

De acuerdo a los Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional, del CAEM, los intereses nacionales son la "expresión de los deseos colectivos despertados por las necesidades materiales y espirituales de toda la nación; mientras que las aspiraciones nacionales son la integración y proyección de esos intereses en la conciencia nacional".

Para Frederick Hartmann, los intereses nacionales son "aquellas cosas que los Estados tratarían o podrían tratar de proteger y lograr frente a otros estados". Cambian en el tiempo y son producto de una interacción compleja y no del todo racional, entre las lecciones que el pueblo absorbe del medio exterior que lo rodea y la naturaleza de su propia sociedad.

Para Francis Fukuyama, los intereses nacionales son "aquellas aspiraciones que los miembros de un estado nacional desean alcanzar y que les permitirá desarrollarse en su conjunto". Mientras que para John Collins son abstracciones muy generales que reflejan los deseos y las necesidades básicas de cada Estado, siendo difíciles de determinar por no estar bien delimitados. Para él, casi todos los intereses nacionales están referidos, en mayor o menor grado, a la seguridad nacional, cuyo único interés vital es la supervivencia del Estado. Finalmente, para la Brookins Institution el interés general de una nación es la finalidad general y continua que la nación persigue, mientras que los intereses de la nación son los que el poder ejecutivo considera importantes para ella.

Como vemos, los autores no se ponen de acuerdo en cuál es el orden de precedencia ni en un único concepto para aspiraciones e intereses nacionales, lo que puede llevarnos a un escenario algo confuso, añadiéndose a ello que el Diccionario de la Real Academia Española define aspiración como "acción y efecto de pretender o desear algún empleo, dignidad u otra cosa", mientras que señala que el interés es una conveniencia o beneficio en el orden moral o material.

Sobre la base de estas definiciones podríamos decir que las aspiraciones nacionales son los deseos o pretensiones interiorizadas por el colectivo de la nación para lograr el bien común y su bienestar; mientras que los intereses nacionales son las aspiraciones y necesidades de la nación.

Cada Estado vela por su supervivencia y desarrollo, cuidando

de sus elementos fundamentales como son el territorio, la población y la autoridad o gobierno, pues la ausencia de uno de ellos implicará su desaparición. Esto hace que los citados elementos sean vitales para los Estados, pues de su conservación depende su supervivencia. Tal como hicimos al abordar el tema de anterior, veremos comó entienden diversos autores el tema de los intereses vitales.

Para Mercado Jarrín dichos intereses tienen carácter imperativo, "pues reposan en valores trascendentales y perdurables, y se relacionan con las propias condiciones existenciales de la sociedad". Precisa que hay intereses nacionales opcionales, los mismos que reposan en valores renovables, pudiendo postergarse su atención sin perjuicio apreciable para la nación.

Para José Bayardi, los intereses vitales nacionales "se relacionan con el bienestar general y la seguridad nacional pilares del bien común y propósito último del Estado". Ese tipo de intereses son amplios y duraderos, y deben contar con amplio respaldo y legitimación social, pues son la fuente de donde "deben emanar los Objetivos Nacionales y la Gran Estrategia Nacional". Señala que estos intereses tienen las siguientes características:

a) refieren a necesidades no negociables;
b) pueden ser permanentes (inmutables), transitorios (cambiantes) o complementarios;
c) deben ser priorizables;
d) pueden ser genéricos o específicos; y
e) pueden ser clasificados según su intensidad, la cual permite graduar el nivel de respuesta que un país está dispuesto a dar en su defensa si el mismo está en juego.

Donald Nuechterlein clasifica los intereses nacionales según su intensidad en:

- De supervivencia: pone en peligro la propia existencia del Estado Nación.
- Vital: probabilidad de daño serio.
- Mayor: potencial de daño serio.
- Periférico: poco o nulo daño general, aunque podría dañar segmentos de la población.

Sobre la base de estas definiciones, podemos decir que un interés vital, es aquel que requiere ser protegido para evitar que amenace la existencia de cualquiera de los elementos constitutivos del Estado.

No siempre estos intereses están arraigados en la conciencia de la comunidad, ni los gobernantes están en condiciones de identificarlos o apreciar su importancia, pero no por ello pierden su vigencia. Muchas veces estos intereses son conservadores, tendiendo a preservar lo que el Estado ya posee. Los intereses vitales imponen

a la comunidad y a sus gobernantes llevar a cabo los máximos esfuerzos para su conservación o potenciamiento; incluso empleando medios violentos ante una eventual agresión, provenga ésta desde el exterior o desde el interior del país. Es decir, los "Intereses Nacionales son Vitales para una nación cuando está dispuesta inclusive a ir a la guerra o luchar con las armas para defenderla o conseguirla realizando el máximo esfuerzo de que puede ser capaz".

En contraposición, hay intereses que no son vitales, y son priorizados de acuerdo a las circunstancias y a los medios disponibles, pudiendo ser postergados porque no afectan la supervivencia del Estado. Esta condición permite incluso que los gobernantes puedan negociar en el ámbito internacional según la precedencia y necesidad.

Ejemplos históricos

- Aspiración Nacional. En 1821, antes de la independencia, la mayoría de la población aspiraba a que el Perú sea libre e independiente. Era un sentimiento interiorizado. Al igual que hoy es la salida al mar para Bolivia, reflejando un anhelo interiorizado en sus pobladores.
- Interés Nacional. En 1821 era un



En el Perú, antes de 1821, la independencia era un anhelo interiorizado

interés nacional el reconocimiento de la independencia; tal como fue hasta hace poco para muchos bolivianos la exportación de su gas a EE.UU. y a México. En 1873 el interés nacional llevó al Perú a firmar con Bolivia un tratado de alianza de carácter defensivo, con las repercusiones internacionales ya conocidas. Un tema actual es el referido a la delimitación marítima con Chile, que eventualmente podría derivar en un conflicto.

- Interés Vital. En 1941 y 1995 el Perú defendió su soberanía ante sendas invasiones ecuatorianas de su territorio, viéndose obligado a usar la fuerza para restablecerla.

Para poder satisfacer los intereses nacionales, y por lo tanto alcanzar el bien común deseado, se requiere traducir esos intereses a metas u objetivos concretos, hacia las cuales el gobernante debe orientar los esfuerzos de su nación. Es decir, los intereses nacionales deben ser traducidos a objetivos nacionales, como expresión formal de las necesidades y aspiraciones de la nación.

La fijación de los objetivos es tarea del gobernante, luego de un proceso de identificación e interpretación de los intereses de la nación. Los objetivos así determinados se irán alcanzando en función de los medios, es decir del Poder Nacional, y de la naturaleza de las metas que consideren. Si bien hay metas concretas alcanzables en un corto o largo período de tiempo, también hay metas abstractas, que deben ser satisfechas en forma permanente. La fijación de objetivos es cíclica, puesto que la identificación e interpretación de los intereses nacionales le debe permitir al gobernante confrontarlos con la política nacional en desarrollo, reorientándola en la medida en que cambia el entorno de la nación.

Para el Colegio de Defensa Nacional de México, "la política de un país establece los objetivos nacionales, que ya revisten el aspecto de postulados o principios básicos permanentes, que definen modos de vida, las aspiraciones máximas de la nación, estables en el tiempo y cuyo logro redunda en beneficio de los intereses nacionales". Dichos objetivos se subdividen en permanentes y coyunturales.

- Permanentes: son fines o metas perennes que una nación desea conservar para garantizar su sobrevivencia (libertad, soberanía, independencia o integridad territorial); o desea alcanzar para disfrutar mayores estándares de bienestar (desarrollo, justicia, paz o seguridad pública).
- Coyunturales: son realizaciones concretas a obtener en sucesivas etapas, se refieren exclusivamente a la satisfacción de las necesidades más apre-

miantes de la sociedad para eliminar o reducir las presiones dominantes.

Para Mercado Jarrín, los objetivos nacionales constituyen formas de concreción de las aspiraciones nacionales y como tal son susceptibles de hacerse realidad a través de un proceso de decisión, programación y acción política. Indica además que son las metas concretas que se establecen para proteger y promover determinado interés de la nación.

Según el Centro de Altos Estudios Militares, los fines del Estado se concretan en objetivos que la nación debe alcanzar, constituyéndose en objetivos nacionales. Estos deben expresar las aspiraciones o intereses de naturaleza histórico-políticos de la nación, teniendo en cuenta sus necesidades, situación, posibilidades y peculiaridades. "Por las características de los fines, los objetivos nacionales engloban dos finalidades, materializándose, entonces, en los objetivos de bienestar y de seguridad".

En 1999 la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA) expresó que los objetivos nacionales "son la expresión de los intereses y aspiraciones vitales u opcionales, que la Nación busca satisfacer en determinado periodo de existencia". Dichos objetivos son el resultado de la forma de interpretar el concepto abstracto de bien común, en correspondencia con las peculiaridades propias del país; marcan el inicio de la Política Nacional y orientan la acción de los gobiernos, que de esta manera disponen de las grandes metas que traducen los intereses y aspiraciones vitales de la Nación, a las que deben confluir todos los esfuerzos. De acuerdo a esa percepción de la SEDENA, no es posible establecer plazos para el logro de los objetivos nacionales, aun cuando pueden ser actualizados o replanteados en atención a circunstancias justificatorias.

Por otro lado, el Instituto de Estudios Estratégicos de Colombia define los objetivos nacionales como las aspiraciones y propósitos de la idea de nación que tiene la comunidad, siendo producto de su proceso histórico y cultural, y de sus necesidades e intereses. Finalmente, Collins señala que un objetivo es aquello que un país esta tratando de lograr, a lo que también se le denomina meta, fines o propósitos y que pueden ser de corto, mediano y largo plazo.

En síntesis, los objetivos nacionales son la expresión de los intereses y aspiraciones que la nación busca alcanzar. Se estructuran a partir de los hechos y valores comunes de una nación (realidad nacional) y deben tener en cuenta el consenso de la mayoría para que se constituyan en los elementos rectores del Estado.

Según el manual de la SEDENA, los objetivos nacionales tienen dimensión nacional, abarcan todo el territorio nacional; deben permanecer en el tiempo mientras no sean alcanzados; deben ser difundidos y aceptados por la población; deben ser concretos, claros y debidamente definidos; y tienen que tener un rol orientador para los gobiernos en su consecución.

Su formulación requiere cumplir con las siguientes fases:

1. Estudio histórico-cultural de la nación
   - El hombre peruano y la sociedad en que vive;
   - El medio físico que le sirve de circunstancia;
   - El comportamiento de las instituciones que han intervenido e intervienen en el desenvolvimiento histórico de la nación;
   - El contexto internacional
2. Identificación de las necesidades generales;
3. Identificación de los intereses nacionales;
4. Identificación de las aspiraciones nacionales;
5. Formulación de los objetivos nacionales;

Para el investigador brasileño Eliezer de Oliveira los objetivos nacionales pueden quedar determinados por el demos, elites restrictivas (intelectuales y militares en las escuelas superiores de guerra); una asamblea constituyente, en representación de la ciudadanía y de conformidad con los principios de un estado de derecho; y por diversidad de actores sociales y estatales en un amplio proceso de consulta.

Si bien las características y las fases para la formulación de los objetivos nacionales son adecuadas a nuestra realidad, la metodología propuesta por el Centro de Altos Estudios Nacionales es un buen comienzo así no se siga el procedimiento mencionado o se formule al revés. Lo importante es que el gobierno que las formule trate de cumplir con todas las cualidades y características que este proceso conlleva.

Finalmente, los objetivos nacionales son la conjunción y asimilación de los intereses y aspiraciones nacionales, tarea que corresponde a la política nacional, por ello la importancia de que estén plasmados en la Constitución o en el Acuerdo Nacional, para que adquieran el carácter de permanentes, se plasmen como principios fundamentales y se separen de los objetivos de gobierno que tratan de solventar situaciones coyunturales.

Establecer los objetivos nacionales debe ser el resultado de un proceso de interacción entre el pueblo y el gobierno, donde este último, en calidad de legítimo representante

de la mayoría, debe interpretar y analizar los intereses y aspiraciones nacionales, generados a través de su comportamiento histórico, con la finalidad de traducirlos en actividades nacionales; es decir orientando el proyecto nacional.

Ejemplo: en el 2002 el país llevó a cabo un esfuerzo significativo por interpretar los intereses y aspiraciones de la nación en el marco del Acuerdo Nacional. En ese proceso se definieron cuatro objetivos a alcanzar:

- Democracia y Estado de Derecho. El estado de derecho y la democracia representativa son garantía del imperio de la justicia y de la vigencia de los derechos fundamentales, así como un aspecto esencial conducente a lograr la paz y el desarrollo del país.
- Equidad y Justicia Social. El desarrollo humano integral, la superación de la pobreza y la igualdad de acceso a las oportunidades para todos los peruanos, sin ningún tipo de discriminación, constituyen el eje principal de la acción del Estado.
- Competitividad del país. El Estado adoptará una política económica sustentada en los principios de la economía social de mercado, reafirmando su rol promotor, regulador, solidario y subsidiario en la actividad empresarial.
- Estado eficiente, transparente y descentralizado. Consolidar un Estado eficiente, transparente y descentralizado al servicio de las personas como sujetos de derechos y obligaciones.

Es un intento por avanzar en la búsqueda del bienestar nacional, aun cuando no llega a plantear objetivos concretos. Si revisamos el Libro Blanco de la Defensa Nacional – Chile, encontraremos que los objetivos nacionales son organizados en dos categorías, permanentes y actuales. Son permanentes aquellos que dan coherencia y orientan la actividad global del Estado y le garantizan al país su plena independencia e identidad en el seno de la comunidad de naciones; mientras que son actuales (o políticos) aquellos que los gobiernos traducen en medidas, con criterios de Estado y, por tanto, con un horizonte temporal que no necesariamente se agota en sus propios períodos.

Tanto los objetivos nacionales permanentes como los actuales son la base a partir de la cual se elabora un documento analítico, denominado Apreciación global política estratégica, en el que se analizan los objetivos nacionales propios y las situaciones de otros países, de modo de deducir las oportunidades de cooperación, según las coincidencias que existan, e identificar las hipótesis de conflicto, en caso de haber oposición entre ellos.

De acuerdo a ese análisis, los siguientes objetivos nacionales son permanentes:

- La permanencia de la Nación chilena.
- La conservación y enriquecimiento de su identidad y patrimonio cultural. La mantención de su independencia política.
- La mantención de la soberanía del Estado de Chile.
- La mantención de la integridad del territorio nacional.
- El logro, y mantención, de un desarrollo económico alto, sostenido y sustentable. El logro de un desarrollo social acorde con el desarrollo económico, sobre la base de la capacidad individual e iguales oportunidades para todos.
- La mantención de una convivencia ciudadana pacífica y solidaria.
- La mantención de buenas relaciones internacionales.

Observamos que cuentan con objetivos claros, cuya acción está orientada a propósitos definidos.

Ya definidos los objetivos nacionales, como parte del proceso de la política nacional, es decir, definidas las tareas que se deben llevar a cabo, nos toca ver cómo vamos a alcanzar esos objetivos, quién los va a llevar a cabo y con qué medios se van a conseguir. Esto constituye la estrategia, la misma que debe actuar en todos los campos para alcanzar el bien común perseguido por el Estado. La palabra estrategia podría ser definida como arte de concebir, utilizar y conducir los medios disponibles (recursos naturales, espirituales y humanos) en un tiempo y en un espacio determinado para alcanzar y/o mantener los objetivos establecidos por la política. En su nivel más elevado, que busca alcanzar los objetivos nacionales trazados o propuestos, podemos hablar de una gran estrategia o de una estrategia nacional. Su papel sería definir la misión propia y la combinación de las diversas estrategias específicas: política, económica, sicosocial y militar. Es decir, la gran estrategia o estrategia nacional tiene como función repartir y combinar las tareas y acciones en las diferentes ramas de actividad del ámbito considerado. Así, para el desarrollo serán estrategias sectoriales, para el caso de la defensa serán estrategias de dominio.

Para el general francés Anduve Beaufre, la Estrategia "es el arte de hacer que la fuerza concurra para alcanzar las metas de la política". En un sentido más amplio, señala que es "el arte de la dialéctica de las fuerzas, o aún más exactamente, el arte de la dialéctica de las voluntades que emplean la fuerza para resolver su conflicto". Es pues claro que la finalidad de la estrategia es alcanzar

los objetivos fijados por la política, utilizando lo mejor posible los medios de que se dispone.

Para Collins, la gran estrategia es la estrategia nacional "que emplea en su conjunto todos los poderes de la Nación, tanto en la paz como en la guerra, para alcanzar los intereses y objetivos nacionales". El profesor de la Academia de Guerra Naval norteamericana Mackubin Thomas Owens señala que la Estrategia se refiere no sólo a la aplicación directa de la fuerza militar en tiempos de guerra, sino también al uso de todos los aspectos del poder nacional en tiempos de paz a fin de impedir la guerra, configurando el entorno de seguridad. Otros tres profesores de la misma academia (Bartlett, Holman, Somes) señalan que "las estrategias por lo general se conciben como planes de juego para lograr los objetivos deseados con medios limitados". La habilidad del estratega no sólo es seleccionar el mejor plan entre las alternativas disponibles, sino además debe asegurarse que vale la pena jugar el juego en sí mismo. En el más alto nivel de pensamiento nacional, ese juego generalmente toma el nombre de gran estrategia o estrategia de seguridad nacional, y debe reflejar la estructura de las relaciones internacionales, no sólo la percepción del país acerca de quiénes son sus aliados y rivales, sino también sus fortalezas, debilidades y la capacidad de la nación para aceptar desafíos. Una gran estrategia debe brindar conceptos claros acerca de cómo se utilizarán los instrumentos nacionales de poder económico, diplomático y político para lograr los objetivos nacionales y la política.

La política implica lucha por el poder, poder como el control del hombre sobre las mentes de otros hombres. El poder político es entendido como las mutuas relaciones de control entre los depositarios de la autoridad pública, y entre estos últimos y la gente en general. La política es necesaria para gobernar a un grupo humano dirigiendo su acción interna y externa. La noción de poder surge cuando el hombre se integra en grupos para el logro de una tarea común, un objetivo o un esfuerzo conjunto que lo conduce a una meta propia. El poder está vinculado a conceptos diversos tales como fuerza, capacidad, facultad, autoridad, energía, vigor y posibilidad. Para fines de análisis, el poder puede descomponerse, de acuerdo a su naturaleza, en cuatro formas, campos o expresiones: político, económico, social y militar. Sin embargo, algunos autores sólo escogen como instrumentos el económico, el diplomático y el político, con los que se pretende obtener un grado de control de escenarios que le sean favorables,

comprometiendo una cantidad de recursos, y considerando todos los actores capaces de restringir o aumentar su propia libertad de acción en los escenarios de interés. Los intereses de estos actores se pueden inferir de las pautas de comportamiento observado, de la expresión de sus intereses y del análisis del poder nacional por ellos alcanzado.

Sobre estas bases podemos señalar que la gran estrategia o estrategia nacional es concebir, aplicar y emplear todos los recursos del país para alcanzar los objetivos establecidos por la política nacional, haciendo posible el logro de los objetivos nacionales. En tal sentido, dicho nivel de la estrategia debe guiar al Estado en su accionar en todos los campos de actividad, coordinando sus estrategias particulares.

El proceso de diseñar la estrategia nacional parte de la evaluación de la realidad nacional y debe estar enmarcado en un proyecto nacional que surja del consenso y consentimiento de los diversos grupos sociales.

El cumplimiento de cada objetivo, y por ende la posibilidad de promover, preservar o alcanzar un interés nacional determinado, tiene que enfrentar desafíos, amenazas y oportunidades. Se considera amenazas a los impedimentos para alcanzar los objetivos, mientras que las oportunidades son aquellas situaciones que pueden aprovecharse para alcanzar los objetivos y varían en el tiempo muchas veces con más velocidad que las amenazas. Tanto amenazas como oportunidades son percepciones basadas en el análisis, en las distintas hipótesis de conflictos, en los escenarios que se desarrollan y en la planificación.

Lo anterior exige un análisis del entorno que debe ser constante y objetivo, por lo tanto se debe evaluar constantemente las capacidades y las limitaciones que enfrenta cada Estado en cada contexto determinado. Sin estrategia nacional no existe destino nacional.

Algunas de las aspiraciones, intereses u objetivos se alcanzan con plena normalidad mediante la aplicación del esfuerzo propio y mediante una estrategia adecuada sin oposición alguna. Sin embargo, la mayoría enfrenta una serie de obstáculos y oposiciones provenientes del interior del país o de otras naciones, lo que puede generar la aparición de riesgos y amenazas que pongan en peligro su consecución que puedan afectar a la nación en su conjunto.

Para el Colegio de Defensa Nacional de México, las amenazas son acciones o situaciones internas y/o externas que atentan en contra de la soberanía, independencia, libertad o integridad territorial de la

nación. Bajo esa misma línea, define antagonismos como los criterios opuestos al logro o preservación de los objetivos nacionales, pudiendo ser internos o externos, y actuales o potenciales. Un factor adverso es una o más dificultades u obstáculos internos que impiden la consecución o mantenimiento de los objetivos nacionales, requiriendo ser neutralizados mediante políticas o líneas de acción. Las presiones dominantes son aquellas fuerzas con capacidad de enfrentar el poder nacional y amenazar los objetivos nacionales permanentes, poniendo en riesgo la seguridad nacional.

La doctrina de defensa nacional de la SEDENA señala que las amenazas se configuran por "el reconocimiento por parte del Estado de la existencia de riesgos contra su seguridad, dando lugar a los conflictos y desastres".

Para John Collins son las acciones reales o percibidas, provocadas consciente e inconscientemente por un eventual adversario, a quien se le supone con cierto fundamento la intención y la capacidad para afectar la Seguridad Nacional. Una amenaza tiene que analizarse a la luz de:

- capacidades, ¿qué puede hacer el enemigo?
- intenciones, ¿qué quiere hacer el enemigo? y
- vulnerabilidades, ¿cuáles son las debilidades importantes del enemigo?

Las intenciones son menos tangibles que las capacidades y normalmente están sujetas a consideraciones de índole subjetiva, por lo que son más fáciles de ocultar, pudiéndose afirmar que esencialmente son de naturaleza encubierta. Los estrategos con experiencia toman en cuenta ambas apreciaciones y reconocen que el mejor indicio para determinar las intenciones es lo que un pueblo hace y no lo que dice que hace.

Sobre lo dicho puede concluirse que las amenazas son el conjunto de circunstancias que constituyen un factor potencial de daño que puede concretarse bajo ciertas condiciones. Muchas veces son formuladas por un actor o actores con el propósito de trasmitirle a otro u otros la intención o capacidad de producirle un daño a sus bienes o intereses. Para ello se requiere que exista aptitud y voluntad de acción a través de distintas formas y procedimientos. El Diccionario de la Real Academia Española indica que amenazar es dar a entender con actos o palabras que se quiere hacer algún mal a alguien".

Por otro lado, el riesgo es el contratiempo o peligro de carácter potencial, que puede afectar intereses o acciones propios o ajenos. Es pues la eventualidad de un acontecimiento



Dentro de las denominadas "nuevas amenazas" a la seguridad nacional e internacional, se halla el terrorismo con su alto nivel de violencia.

futuro incierto, que no depende exclusivamente de la voluntad de los actores y que puede producir un perjuicio, daño o pérdida a alguno de ellos. El Diccionario de la Real Academia Española dice que riesgo es "contingencia o proximidad de un daño".

Generalmente, se considera que las amenazas son generadas por actores con voluntad e intenciones precisas. Algunas amenazas suelen ser manejadas públicamente como riesgos, para permitir la despersonalización de las mismas, en los casos o situaciones en que no es conveniente mencionar a los causantes de las amenazas por su nombre.

Las amenazas tienen un origen conocido e intenciones manifiestas, y cuando son reales implican necesariamente la posibilidad de producir un daño. Las amenazas ficticias, que preanuncian un perjuicio falso (producto de un intento de engaño), conlleva riesgo para el amenazado y el amenazante. Obviamente, si el amenazado reacciona ante la amenaza como si fuera real, actuará en contra de sus intereses. Si descubre el engaño y responde consecuentemente, transferirá el riesgo al amenazante.

Las amenazas pueden ser explicitadas o sugeridas; en otros términos, directas o indirectas. Las implícitas o indirectas pueden ser confirmadas a través de indicios específicos y suficientes, obtenidos en oportunidades y lugares apropiados.

Toda amenaza conlleva riesgo, pero no todos los riesgos provienen de amenazas.

Por su parte, normalmente los riesgos son impersonales, causados por factores de distinta naturaleza: sociales, económicos, políticos, naturales, ambientales, etc. Algunos riesgos son tratados como amenazas por la certeza de su origen, el reconocimiento de sus efectos específicos o la importancia de sus consecuencias generales.

Los orígenes de los riesgos están asociados con la producción de situaciones emergentes.

En las situaciones de fenómenos naturales descontrolados y en casos de catástrofes ambientales, las dimensiones de los riesgos son generalmente inapreciables e insuficientemente conocidas.

En determinados ámbitos, los riesgos se derivan de situaciones emergentes recurrentes, que dan lugar a su análisis causal, la evaluación estadística y la prevención sistemática. La definición de factor de riesgo contempla la probabilidad de ocurrencia de determinados acontecimientos o hechos que conllevan daño o peligro. El concepto de riesgo calculado incluye la evaluación de la conveniencia de la aceptación de un cierto nivel de riesgo en el manejo de un problema o para alcanzar un determinado objetivo o propósito.

Las llamadas nuevas amenazas a la Seguridad Nacional e Internacional implican altos niveles de violencia, y son las siguientes:

- El terrorismo;
- El narcotráfico;
- Los fundamentalismos y los extremismos antidemocráticos;
- El contrabando de armas, materiales y sustancias criticas;
- La proliferación y descontrol de armas estratégicas y de destrucción masiva;
- El desarrollo y transferencia ilegal de tecnologías sensibles de uso dual; y
- El crimen organizado.

Las siguientes situaciones son consideradas factores de riesgo para los países y la comunidad internacional, también son asumidos como amenazas al desarrollo humano y la calidad de vida del hombre, en todos los lugares del mundo:

- Los procesos migratorios ilegales,
- La situación de los refugiados,
- El crecimiento excesivo de la población frente a la falta de desarrollo de las economías nacionales, y

- La degradación de los sistemas ecológicos y del medio ambiente.

La mayoría de estas amenazas no comprometen seriamente la integridad territorial y la soberanía de los Estados, pero sí afectan el normal funcionamiento de las instituciones democráticas y el regular desarrollo de las economías nacionales, vulnerando los derechos y la calidad de vida de las personas. Asimismo, a diferencia de las amenazas tradicionales, las nuevas amenazas se manifiestan de distintas formas, intensidad y consecuencias, de acuerdo con sus características intrínsecas y según las condiciones de fortaleza o debilidad del país o región en los que inciden.

Existen también amenazas trasnacionales a la seguridad, y son aquellas cuyas actividades y efectos comprenden a más de un Estado, constituyendo riesgos importantes para los mismos.

Si bien los orígenes, objetivos, organizaciones, actividades y campos de actuación de las amenazas transnacionales hostiles suelen ser diferentes, en general, este tipo de amenaza se caracteriza por los siguientes aspectos:

- Su acción es representada principalmente por actores no gubernamentales, aunque ciertas amenazas, como el terrorismo, pueden involucrar el apoyo de algún Estado.
- Su comportamiento no tiene en cuenta los valores tradicionales, tanto por razones de su fundamentalismo (político, económico, cultural, religioso, etc.) como por el desprecio de la condición humana.
- Sus actividades, usualmente encubiertas y solapadas, le otorgan libertad de acción para actuar sorpresivamente, particularmente en el caso de la amenaza terrorista.
- Los actores de estas amenazas mantienen interrelaciones e interdependencias, operativas y logísticas, y algunos cuentan con la ayuda de funcionarios gubernamentales cooptados por la corrupción.

Las amenazas a la seguridad de los Estados pueden ser clasificadas de la siguiente manera:

a. Por su naturaleza

1) Armadas: ejércitos nacionales, guerrillas irregulares y proliferación de armas de destrucción masiva.
2) Delictivas: terrorismo, narcotráfico, crimen organizado, tráfico ilícito (armas, materiales, medicamentos, mercancías, alimentos, personas), delitos económicos (comerciales, financieros, informáticos, lavado de dinero), delitos políticos (coacción, amenaza, extorsión, corrupción)

3) Emergentes: expansión de fundamentalismos y extremismos antidemocráticos, procesos migratorios ilegales y situación de refugiados, crecimiento excesivo de la población, falta de desarrollo de la economía, degradación del medio ambiente, exclusión social extensiva, corrupción generalizada, vulneración de las normas democráticas y del Estado de derecho, debilidad estructural de los Estados.

b. Por su origen
Establecido por la procedencia de la amenaza (actor hostil, causa natural, motivo social, etc.)

c. Por el ámbito de actuación
Determinado por el espacio geográfico en que incide (mundial, regional o nacional)

d. Por el campo de incidencia
Determinado por el sector o área estatal afectado por la amenaza (político, económico, social, militar, medio ambiental, cultural, etc.)

e. Por la dimensión estructural
Caracterizada en función del grado de organización o de desarrollo, según su naturaleza.

f. Por la probabilidad de concreción
Evaluada en términos de probabilidad de ocurrencia en un lapso determinado.

g. Por la intensidad
Estimada por el grado de energía o fuerza que proyecta (alta, media, baja).

h. Por la peligrosidad
Definida convencionalmente por los niveles de riesgo específicos que implica.

Comentarios finales

En el Perú, la Cordillera de los Andes constituye un permanente desafío para la integración física y social de la costa sierra y selva, donde se expresan una serie de culturas que caracterizan al país como pluricultural y multilingüe, y por lo general existe poca presencia del Estado. Las políticas de los gobiernos, en general, se han caracterizado por ser inadecuadas. Salvo algunas excepciones, durante el siglo XX el proceso de desarrollo y el crecimiento económico de la sociedad peruana no se orientaron hacia una distribución equitativa del ingreso y de las oportunidades, sino hacia una concentración de la riqueza y la exclusión económica, social y política de gran parte de la población, lo cual ha redundado en una frágil e insuficiente identidad, cohesión y conciencia en la seguridad y la defensa nacional, así como una marcada desigualdad de oportunidades y la precariedad de extensos sectores sociales. Todo ello ha polarizado la vida política, fomentando la intolerancia, restringiendo la

posibilidad de lograr acuerdos y de trabajar en conjunto, haciendo difícil construir instituciones democráticas que garanticen el buen gobierno y den continuidad a las políticas de desarrollo.

Por tal motivo, la sociedad continúa experimentando profundas transformaciones y diversas crisis que convergieron desde los años 80 y principios de los 90, produciéndose manifestaciones perniciosas como la violencia terrorista, la hiperinflación y el quiebre de las instituciones democráticas. Las secuelas de esto todavía se advierten, pues la disminución de dichos factores durante los 90 no trajo un progreso significativo. Desapareció la inflación, pero el crecimiento económico (inestable y sesgado) no mejoró los niveles de vida de la mayoría de los peruanos. Se disminuyó el terrorismo, pero la criminalidad aumentó y no se logró reducir los riesgos en materia de seguridad pública.

Existen todavía limitaciones en las condiciones políticas, económicas y sociales del país que dificultan alcanzar el bienestar general.

El esfuerzo por interpretar los intereses y aspiraciones de la nación ha sido materializado en el Acuerdo Nacional del año 2002, que con la participación de algunos representantes de organizaciones de la sociedad civil y del Estado, ha tratado de señalar y definir rumbos como objetivos. De nuestra historia se puede inferir que los intereses nacionales no siempre han estado presentes en los gobiernos de turno, una serie de conflictos internos por intereses de grupo y personales de algunos caudillos han retrasado el desarrollo sostenible de nuestro pueblo. Nuestras clases dirigentes han fallado en identificar e interpretar los intereses y aspiraciones nacionales, fallando también en la definición de objetivos claros para alcanzar el bien común. Ello ha llevado a que no se haya consolidado una conciencia nacional comprometida con los intereses nacionales.

El Perú en su relación con otros países debe identificar y conocer los intereses comunes y opuestos que pudieran darse de forma de prever e influir en la evolución de su interacción. Hasta la fecha el Perú no cuenta con objetivos ni intereses nacionales claros y definidos.

Las aspiraciones e intereses nacionales son conceptos abstractos que representan una guía permanente para el gobernante, el que debe mantenerse siempre fiel a ellos para lograr el bien común. El conocimiento claro de los mismos permite al gobernante tener certeza respecto a qué se defiende en el caso de los intereses vitales, como también saber qué intereses pueden negociarse por la vía diplomática, a cambio de concesiones equivalentes de

otros Estados en el caso de los intereses no vitales. Los objetivos nacionales son el norte que deben tener presente nuestros gobernantes y la gran estrategia la forma como debe alcanzarlos, utilizando todos los medios y maximizando los recursos.

Bibliografia

- San Martín, Alejandro, *Relaciones Internacionales: estrategia, sistema, poder, conflicto, integración y dependencia*. IPRI y Concytec. Lima, 1987.
- Taber, Robert, *La guerra de la pulga*. Ediciones Era S.A. México, 1967.
- Heydte, Friedrich August von der,*La guerra irregular moderna*. EIR. Washington, 1988.

Límites marítimos Perú-Chile

Contralmirante (r)
Jorge Brousset Barrios

INTRODUCCION

Hace 60 años el Perú reservó el derecho de extender su soberanía hasta las 200 millas, y en ese periodo el mundo ha experimentado una gran evolución de los diferentes espacios marítimos, llevada a cabo especialmente durante la negociación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, donde nuestro país participó activamente en defensa de la tesis de las 200 millas; sin embargo, por razones que pasaremos a analizar, con nuestro vecino del sur se viene manteniendo un "modus vivendi", que estaría dejando a Tacna casi sin mar.

Para reflexionar sobre el tema de la delimitación marítima, es indispensable recurrir a un instrumento universal, del cual forman parte más de 150 países, aunque lamentablemente el Perú todavía está al margen. No hay duda de que debemos formar parte de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar), pero por diversos aspectos internos de carácter político aún está pendiente esa decisión, pese a que estamos obligados a cumplir la mayoría de las normas de la Convemar que regulan de manera universal los diversos usos de los mares y océanos. En el caso que el Perú recurriera a la Corte Internacional de Justicia, para buscar una solución pacífica a los problemas limítrofes, la Corte o cualquier instancia internacional, no tendrá otro elemento de juicio que el derecho internacional que comprende la jurisprudencia, la costumbre y la doctrina, recogidas en la Convemar.

En este contexto presentaremos una serie de conceptos básicos, para entender por qué el Perú afirma que no existe legalmente una frontera marítima establecida y reconocida por el Estado. Si bien es cierto que en términos generales reconocemos la existencia de algunos límites, éstos tienen una aplicación práctica y transitoria, tal como lo reconoce y aplica la Convemar en sus artículos 74.3 y 83.3. Estos límites prácticos no deben prejuzgar la delimitación definitiva.

Con base en la Declaración de Santiago de 1952, Perú, Chile y Ecuador acordaron desde 1954 la configuración de zonas de pesca, determinadas como áreas de tolerancia para facilitar el desplazamiento

de los pescadores con escasos recursos de náutica; al mismo tiempo, el Perú es parte del sistema mundial de alerta de socorro en el mar; y en ambos casos se emplean criterios prácticos que usan los meridianos y paralelos para definir zonas marítimas especiales, sin que esto signifique acuerdos que determinan las fronteras marítimas. Es así que en diversos foros internacionales, el Perú ha dejado claramente establecido que al adoptar zonas con límites de responsabilidad técnica, no significa condicionar las fronteras marítimas de los países en cuestión.

Para que una frontera esté definida, es regularmente necesario comprometerse oficialmente mediante un instrumento internacional denominado tratado de límites, por el cual se establece bilateralmente la delimitación marítima; este tratado debe ser complementado con un proceso técnico de demarcación, de manera tal que se fije, mediante coordenadas geográficas, la línea que divide a un Estado del otro.

En el derecho internacional y cuando se refiere al mar, se establecen diferentes espacios marítimos y normas específicas para su delimitación hasta alcanzar las 200 millas (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), extremo que limita con la alta mar, zona más allá de la jurisdicción de los Estados, es decir, más allá de las 200 millas. Los Estados para fijar su frontera o su límite externo con la alta mar, cuando no se tiene ningún otro país al frente, no necesitan realizar negociación alguna con ningún país, porque esa frontera es con el mundo en general, es un espacio libre, debajo del cual están los fondos marinos o simplemente denominada -la zona- declarada patrimonio común de la humanidad.

El Perú para establecer ese límite externo debe proceder de manera autónoma y unilateral, respetando las normas que establece la Convemar para tal fin. El primer paso para este propósito ha sido determinar las líneas de base a lo largo de la orilla del mar de su propio territorio, para luego proyectar esta línea hasta las 200 millas frente a la dirección general de sus costas. Se cumplió con este requisito en el 2005, cuando el Estado peruano promulgó la ley de líneas de base y su artículo cuarto estableció el "límite externo";últimamente, según D/S Nº 047-2007 se ha aprobado la cartografía del límite exterior del sector sur del dominio marítimo del Perú.

En general, todas las demás fronteras marítimas son de carácter bilateral. Para el espacio continental el Perú tiene un tratado con cada país limítrofe, donde se establece cuál es el límite que nos divide, es decir, la frontera con cada uno de ellos. Con Ecuador el Protocolo de Río de Janeiro (1942); con Colombia el Tratado Salomón-Lozano (1922); con Brasil el Tratado de Demarcación, Comercio y Navegación (1909); con Bolivia el Protocolo Concha-Gutiérrez (1932) y con Chile el Tratado y Protocolo Complementario para resolver la cuestión de Tacna y Arica (1929).

Por lo tanto, las fronteras marítimas del Perú están pendientes y deben ser definidas, en el norte con el Ecuador mediante un acuerdo específico;

igualmente en el sur con Chile, pero para el caso del oeste, el límite con la alta mar, debemos tomar las acciones que el derecho internacional establece. Es importante mencionar que en el mundo existen más del 50% de países que todavía no han definido sus límites marítimos, lo cual significa que la delimitación marítima es una problemática actual y futura para el mundo del siglo XXI.

ANÁLISIS CRONOLÓGICO

Según Decreto Supremo del 1 de agosto de 1947, el Presidente José Luis Bustamante y Rivero proclamó la soberanía del Estado y la jurisdicción nacional sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas, trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas; sin embargo, recién en noviembre de 1994 entra en vigor la Convención sobre el Derecho del Mar, mediante la cual todos los países obtienen un reconocimiento universal de los diferentes espacios que conforman las 200 millas.

En el Decreto de 1947, el Perú reserva el derecho para demarcar zonas de control siguiendo la dirección de los paralelos geográficos, cayendo con ello en un absurdo técnico, ya que de esa forma no se determina una línea paralela a la costa. El criterio de los paralelos y meridianos es una práctica que permite situarse fácilmente en la tierra, pero obvia la dirección general de la costa y desvirtúa el espíritu de establecer una línea paralela frente a toda la costa. Sin embargo, este absurdo es superado por la misma norma cuando establece la temporalidad jurídica de su aplicación, ya que puede ser modificada conforme cambien las circunstancias y/o nuevos descubrimientos. Al mismo tiempo, también se reserva el derecho de extender a través de las islas nacionales, a partir de su contorno, un espacio de 200 millas; esta disposición es contraria al absurdo técnico de seguir los paralelos ya que define otro límite distinto. Por estas razones desde 1947 hasta el 2005 no se tuvo una clara definición cartográfica nacional de la real



Gráfico 1

extensión de las 200 millas.

Después de 1947, para la defensa de

las 200 millas se unieron Perú, Chile, y Ecuador y acordaron lo que se conoce como la Declaración de Santiago de 1952, que hoy en día Chile pretende imponer como el instrumento que delimitó nuestras fronteras marítimas, mediante una línea imaginaria que sigue la dirección del paralelo geográfico del punto donde la frontera terrestre común llega al mar.

Debe quedar claro que todo tratado o contrato tiene una finalidad, por ello no se le puede atribuir un alcance que éste no tiene, es más, este instrumento tuvo por finalidad defender la tesis de las 200 millas, mediante una política marítima internacional en la cual además, los tres países se reconocen un *espacio mínimo de 200 millas*, adyacente a sus costas.

Con ello, de manera implícita, se deja de lado el concepto de seguir la dirección de los paralelos geográficos; porque la única forma de obtener como mínimo 200 millas, es midiéndolas frente al mar, no de costado como establece el paralelo geográfico, ya que la costa peruana tiene una inclinación hacia el sureste, desde la Punta Pariñas en Piura-Talara, hasta el punto Concordia en Tacna. Al mismo tiempo, por una inquietud y sugerencia del Ecuador, el Perú aceptó en el artículo cuarto una norma de excepción a fin de que, casi la integridad del Golfo de Guayaquil quedara en aguas jurisdiccionales ecuatorianas.

Esta norma de excepción establece como condición sine qua non, la existencia de islas continentales cercanas a la zona fronteriza, que entre Perú y Chile no existen, sólo se dan en el Golfo de Guayaquil, la Isla Santa Clara, y más al norte, casi frente a Salinas, la Isla La Plata. Estas islas técnicamente tienen una influencia que no necesariamente debe proyectarse en todo su contorno y se extienden hacia el sur hasta la línea que sigue la dirección del paralelo geográfico de la "Boca de Capones", punto común de la frontera terrestre en el mar. Por esta razón, aceptamos que existe una obligación con el Ecuador mas no con Chile, país que pretende sacar ventaja de esta norma de excepción generalizando la aplicación del compromiso aplicable sólo cuando existan islas continentales cercanas a la zona fronteriza. Es importante recalcar que entre Perú y Chile no existen islas cercanas a las 200 millas de la zona fronteriza.

Por lo tanto, concluimos que la Declaración de Santiago no es un tratado de límites fronterizos, sólo contiene un compromiso entre Perú y Ecuador como norma de excepción para el caso de las islas que debe ser formalizado mediante un acuerdo específico, pero no delimita la zona de jurisdicción con Chile, más bien ratifica que los Estados deben tener como mínimo 200 millas de mar adyacente.

Después de la Declaración de Santiago, en 1954, se evidenció que flotas pesqueras de ultramar pretendían desconocer la zona marítima de las 200 millas establecidas por Perú, Chile y Ecuador; además se generó una serie de protestas de las principales potencias marítimas, estas acciones internacionales nos condujeron a la firma de compromisos adicionales entre nuestros países para evitar la depredación irracional de los recursos vivos; entre otros, se firmó un Convenio sobre Zona Especial Fronteriza, para fijar un área de

tolerancia que permitiera a las pequeñas embarcaciones pesqueras con escasos recursos de náutica tener un margen de ubicación adyacente a la zona fronteriza común.

En aquella época no existían los instrumentos tecnológicos o la preparación necesaria para que las pequeñas embarcaciones realicen una navegación precisa, por lo que se optó como referencia una zona especial fronteriza, donde se determinaron algunos límites, pero no fronteras marítimas precisas. Si bien es cierto que expresamente el acuerdo refiere al paralelo geográfico como "límite marítimo entre los dos países", debemos entender que la referencia al paralelo es de carácter práctico para la ubicación de las pequeñas embarcaciones pesqueras, debido a que el paralelo geográfico se puede definir con una simple observación del astro solar al medio día; asimismo, la confirmación de "límite marítimo" sólo puede entenderse como está expresamente redactado "entre los dos países" porque legalmente es solamente aplicable a Perú y Ecuador, como norma de excepción en el caso de islas continentales.

La zona de tolerancia que se respeta desde 1954, no tiene los alcances de un tratado de fronteras por varias razones: primero, porque fija un área de 20 millas, y las fronteras no se definen en una incertidumbre de 20 millas que significa casi 38 kilómetros; segundo, el área no comienza en la orilla del mar, sino desde las 12 millas, no estipula claramente donde termina, ni tampoco que se extiende hasta las 200 millas y, además, no comprende el suelo y subsuelo marinos.

Éste es un convenio que el Perú ha denominado como un compromiso de carácter pesquero, que no tiene las formalidades de un tratado de fronteras marítimas, y que, además, en su propio texto establece que forma parte y no deroga lo establecido en la Declaración de Santiago en 1952. Recordemos que los tres países se reconocieron una zona marítima como mínimo de 200 millas frente a sus costas.

Posteriormente, en 1955, para consolidar la política internacional en la defensa de las 200 millas, se firmó un Protocolo de Adhesión a la Declaración de Santiago, invitando a otros países a ser partícipes de la necesidad de establecer un área adyacente de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, en resguardo de los recursos naturales de los países ribereños.

En ese contexto, los gobiernos hacen un reconocimiento expreso de que realmente la Declaración de Santiago no establece ninguna delimitación marítima, más bien se ratifica su finalidad orientada a consolidar la tesis de las 200 millas; es decir, la adhesión mediante este instrumento establece con meridiana claridad que "no se afecta el ejercicio del derecho que tiene todo Estado de fijar la extensión y límites de su zona marítima". Además, se reconoce implícitamente que la Declaración de Santiago no es un tratado de fronteras, ya que "cada Estado al adherirse puede determinar la extensión de su respectiva zona, ya sea frente a una parte o la totalidad de su litoral, de acuerdo con la realidad geográfica peculiar".

La realidad geográfica es que el Perú

tiene una costa inclinada frente a una costa recta de Chile orientada de norte a sur; por lo cual se debe tener en cuenta el tratamiento que reconoce el derecho internacional para las áreas adyacentes que se superponen, bajo los principios de justicia y equidad recogidos en la Convemar como normas que devienen de la costumbre internacional.

En conclusión, existe una práctica que el Perú adoptó de buena fe durante la evolución de los nuevos espacios marítimos hasta las 200 millas, y que se podría denominar como un "modus vivendi", que no debe confundirse como si fuera una costumbre internacional y menos el reconocimiento de un derecho histórico que Chile puede reclamar en función al tiempo.

Es decir, para que sea una costumbre, tiene que tener dos características, primero que sea una conducta arraigada en la práctica internacional, es decir, que tenga un reconocimiento de todos los países concernidos; y, segundo, que haya una convicción de su obligatoriedad jurídica.

El Perú desde 1980 de manera general, durante la negociación de la Convemar, aclaró su posición respecto a las fronteras marítimas, y en 1986 en particular, le solicitó a Chile definir sus fronteras marítimas aduciendo que el "modus vivendi" en base al acuerdo pesquero de

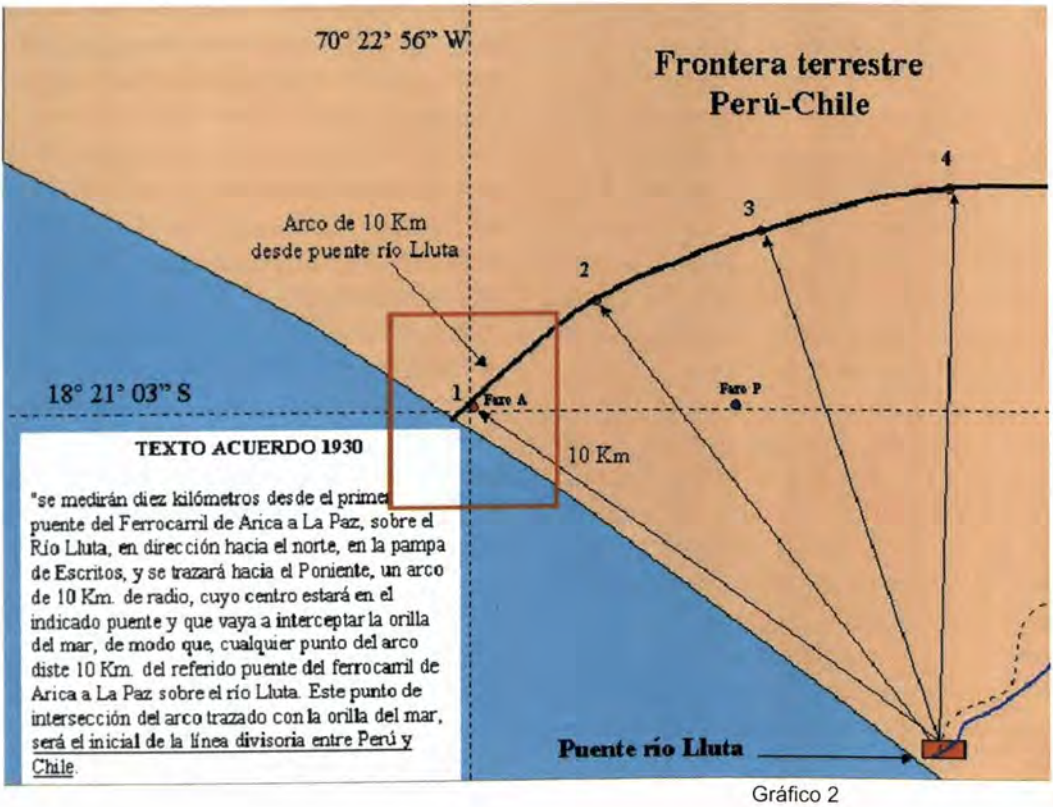


Gráfico 2

1954 no es realmente la frontera definitiva que nos divide.

Tampoco se puede afirmar que existe un derecho histórico, ya que debe haber un derecho de soberanía de modo claro, efectivo y continuo, que haya una aquiescencia de toda la comunidad de Estados y que posteriormente se dé un tiempo de uso inmemorial. Cincuenta años desde el punto de vista del derecho histórico, es un lapso de tiempo reducido, si razonamos en el orden de lo real, los límites marítimos de los nuevos espacios tienen un reconocimiento universal recién desde mediados de la década de los noventa y hasta ahora hay más de 50% de países en el mundo que aún no han definido sus fronteras.

Otro aspecto sumamente importante es el no confundir la frontera marítima con la frontera terrestre, pues, si bien es cierto hay una conexión entre ambas, ésta se da en un solo punto, donde termina la línea terrestre en la orilla del mar, a partir de ese punto se iniciará el trazo del límite marítimo bajo criterios internacionales. Chile, en una argucia que se sustenta en acciones bilaterales para establecer una señalización náutica desde 1969, pretende modificar la frontera terrestre.

La frontera terrestre fue fijada por el Tratado de 1929, pero generó una serie de diferencias en su interpretación, una de ellas fue la determinación del punto donde se inicia la frontera en el mar, establecido expresamente en el Tratado como el punto denominado "Concordia"; ésta situación fue zanjada mediante las comisiones mixtas que demarcaron y establecieron la línea perpetua que nos divide como frontera terrestre al Perú y Chile.

En esta zona cercana al océano Pacífico, la referencia que establece el Tratado es partir del puente del Ferrocarril Arica-La Paz, ya que de manera general la línea sigue a 10 kilómetros al norte del Ferrocarril Arica-La Paz, hasta Bolivia. La línea del Ferrocarril Arica-La Paz, comienza en Arica y gira en el río Lluta, 90° grados hacia el este, punto en el cual se generó una diferencia de cómo trazar los 10 kilómetros hacia el norte. Chile propuso seguir del puente hacia el norte por un meridiano, 10 kilómetros y de ahí trazar hacia el oeste un paralelo que vaya hasta el mar.

La idea del paralelo viene planteada desde 1930 por Chile, este criterio estaría en función de la dirección de su litoral que va de norte a sur, por lo tanto, los paralelos se constituyen como una proyección lógica frente a las costas chilenas; sin embargo, la Cancillería peruana en una interpretación técnica y legal ajustada a la realidad geográfica, alcanzó una propuesta, la misma que finalmente se aceptó a fin de respetar lo dispuesto por el Tratado, es así como se trazó un arco, denominado el Arco de la Concordia, que va desde el hito N.° 13 hasta la orilla del mar, a través del cual se mantiene la distancia de 10 kilómetros al punto del ferrocarril de Arica-La Paz sobre el río Lluta; ver Gráfico (2). Aunque este Tratado no contempla la delimitación marítima, es importante observar que en esa época las delimitaciones en el mar tenían como referencia, entre otras, el continuar la dirección final de la frontera terrestre, situación que confirma nuestro

rechazo, desde aquel entonces, a seguir la línea de frontera mediante los paralelos geográficos.

Existe desde 1930 un plano firmado por el delegado chileno, el plenipotenciario

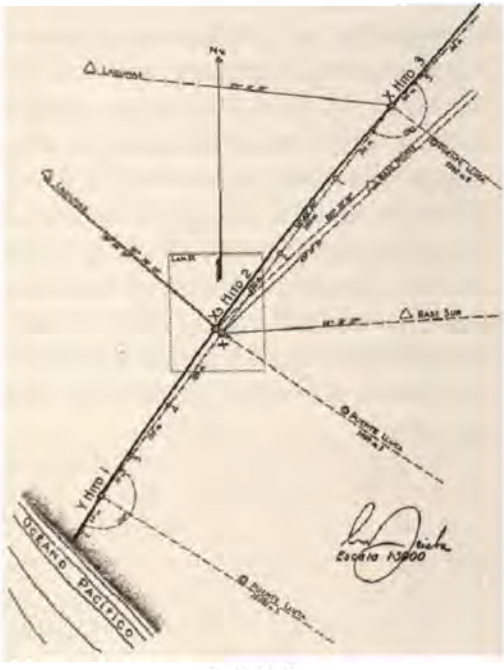


Gráfico 3

que negoció y ejecutó la línea demarcatoria entre Perú y Chile, con ello se deja constancia que hay un reconocimiento total, expreso y perpetuo que Chile está obligado a respetar. Ver Gráfico (3).

En el año 2001 el Congreso de la República promulgó la ley para la delimitación de la Región Tacna en la que hace mención a los hitos, lo cual ha causado confusión por la falta de conocimiento del tecnicismo que comprende la demarcación de las fronteras con nuestros países vecinos; sin embargo, debemos observar que la línea de frontera está fijada de manera perpetua en una serie de planos debidamente protocolizados donde los hitos son solo referencias físicas, como el caso del Hito Nº 1, colocado expresamente a una prudente distancia de la orilla del mar –punto Concordia- para evitar que sea destruido por el oleaje. Además, según el derecho internacional las fronteras no se pueden cambiar por actos internos y unilaterales.

Esta supuesta imprecisión sería coincidente con una provocación chilena, cuando en el año 2001, introduce una caseta de vigilancia de la Fuerza de Infantería de Marina en territorio peruano, pretendiendo con ello hacer valer su soberanía y crear un precedente internacional de que Chile ocupa el territorio, formado por el triángulo entre el límite internacional de 1929, la línea del paralelo geográfico del Hito Nº 1, y la línea de la orilla del mar en el Océano Pacífico hasta el punto Concordia.

Mediante firme protesta de la Cancillería peruana se retiró la caseta militar, pero las declaraciones de las autoridades chilenas no han dejado claramente establecido que Chile reconoce que ese territorio es peruano. Más adelante se registró, en esa área, el asesinato ejecutado por miembros de las fuerzas armadas chilenas, de un pobre indigente peruano que transitaba por esa zona fronteriza, actitud calificada como una nueva inaceptable provocación.

En los últimos años, se registró la indebida protesta chilena respecto al punto 266, de la Ley de Líneas de Base, también denominado punto "Concordia" en el Tratado de 1929; posteriormente, la promulgación por el congreso chileno de la Ley de Arica-Parinacota. De esta forma

Chile pretende cuestionar de manera permanente un pequeño espacio de territorio peruano fijado desde 1930, de 37 mil metros cuadrados aproximadamente.

No se puede confundir la frontera terrestre, debidamente establecida, con la pendiente delimitación marítima, con el agravante de permitir que Chile cuestione nuestro espacio terrestre y pretenda modificar el tramo final que llega al mar, para favorecer y darle fuerza jurídica a su pretensión de consolidar el absurdo de proyectar el paralelo geográfico hasta las 200 millas, en el colmo del cinismo este paralelo se proyectaría desde el Hito 1 y no desde el punto Concordia. Es pues irracional pretender que Tacna se quede sin mar, y al mismo tiempo recortar los derechos marítimos de Moquegua y Arequipa, ya que recién a la altura de San Juan de Marcona se podría mirar de frente al mar hasta las 200 millas.

Para finalizar este resumido análisis, observamos que la Constitución Política del Perú define en su artículo 54° a su dominio marítimo y establece que las 200 millas serán medidas desde las líneas de base que establece la ley. En el 2005 el Perú ha determinado esta línea de referencia fundamental; por ello, a partir de esta fecha, recién se pueden establecer legalmente nuestras fronteras marítimas.

La Convención sobre el derecho del mar recoge la jurisprudencia, la doctrina y la costumbre y las consolida en un solo instrumento, y en ella se define cómo los Estados determinan sus fronteras. Por ello si el Perú decide ir ante la Corte de Justicia Internacional de La Haya, a un arbitraje, o a la intervención de un tercero, bajo la óptica internacional, ningún organismo podría aplicar otra norma que no sea la que está establecida en este instrumento universal, bajo los principios de justicia y equidad.

CONCLUSIONES

Se podría especular que el Decreto Supremo de 1947 nos coloca una camisa de fuerza con respecto al absurdo de seguir la dirección de los paralelos geográficos para medir las 200 millas, a lo cual debemos anotar que este instrumento interno tuvo la visión de establecer que la demarcación de esta zona de control podía modificarse conforme cambien las circunstancias y/ o nuevos descubrimientos. Además las fronteras marítimas no se fijan por actos unilaterales.

La Declaración de Santiago de 1952 no es un Tratado de Límites, ya que tuvo por finalidad acordar una política internacional marítima para la defensa de la tesis de las 200 millas. Además, reconoce el derecho de los Estados firmantes de extender su soberanía y jurisdicción a un espacio mínimo de 200 millas. Este compromiso internacional, como norma de mayor jerarquía, deroga internamente para el Perú, el absurdo criterio de los paralelos geográficos.

El artículo IV de la Declaración de Santiago, establece un compromiso que el Perú reconoce y respeta, es decir, una norma de excepción que solo puede ser aplicada entre Perú y Ecuador, ya que se establece en función de la existencia de islas continentales cercanas a la zona fronteriza, situación que no registra la zona marítima peruano-chilena.

El Convenio sobre Zona Especial Fronteriza de 1954 tampoco es un compromiso demarcatorio de los espacios marítimos, ya que su finalidad es la de evitar incidentes con las embarcaciones menores de escasos recursos de náutica, para lo cual se crea una zona de tolerancia pesquera en las zonas fronterizas. Si bien es cierto que textualmente refiere al paralelo como "límite marítimo entre los dos países", esto solo puede entenderse como válida delimitación, aún pendiente de demarcación, entre el Perú y Ecuador, de allí la mención a los dos países.

Además, el propio Convenio dispone que este compromiso no modifica ni deroga los acuerdos alcanzados en la Declaración de Santiago de 1952; por lo tanto, el criterio para seguir la dirección del paralelo del punto donde la frontera terrestre llega al mar, solo puede entenderse como una simplificación práctica para referenciar en el mar a una zona de tolerancia pesquera que se inicia a partir de las 12 millas; además, no se determina hasta dónde se extiende y no hace referencia alguna al suelo y subsuelo marinos.

El Protocolo de Adhesión para la defensa de la tesis de las 200 millas alcanzado en 1955, establece claramente la libertad de los países firmantes para determinar la extensión de su respectiva zona marítima hasta las 200 millas, ya sea frente a una parte, o a la totalidad de su litoral, de acuerdo con la realidad geográfica peculiar. De esta forma se confirma el reconocimiento internacional, recogido posteriormente por la Convemar, que en la delimitación marítima debe tenerse en cuenta la dirección general de las costas y en base a los principios de justicia y equidad determinar sus fronteras. De esta forma queda totalmente descartada, para el caso de la realidad geográfica peruano-chilena, la aplicación del paralelo geográfico como criterio para fijar las fronteras marítimas.

La señalización náutica establecida en la zona fronteriza peruano-chilena a partir de 1969, con base en lo acordado en 1954, no puede ser tomado como un acto demarcatorio, el cual además, según la ilegal pretensión chilena, modificaría la frontera terrestre fijada definitivamente en 1930 en cumplimiento a un Tratado de Paz, Amistad y Límites. Esta pretensión chilena es inaceptable ya que desconoce un Tratado perfectamente establecido y atenta contra la integridad territorial del Perú. Debemos recordar que existe el compromiso del Presidente de los Estados Unidos de América para velar por el fiel cumplimiento de este Tratado.

La determinación de las líneas de base ha dado inicio a la impostergable gestión peruana para: fijar su límite marítimo hasta las 200 millas con la alta mar, y establecer por acuerdos las fronteras bilaterales con el Ecuador y con Chile. El primer paso ha sido el cumplimiento del artículo quinto de la ley Nº 28261 para determinar la cartografía que fija el límite exterior de las 200 millas.

La cartografía del límite exterior del sector sur y su depósito ante las NNUU, integra oficialmente a nuestro dominio marítimo un área de 28.000 km^2, que supuestamente quedaba en alta mar y que

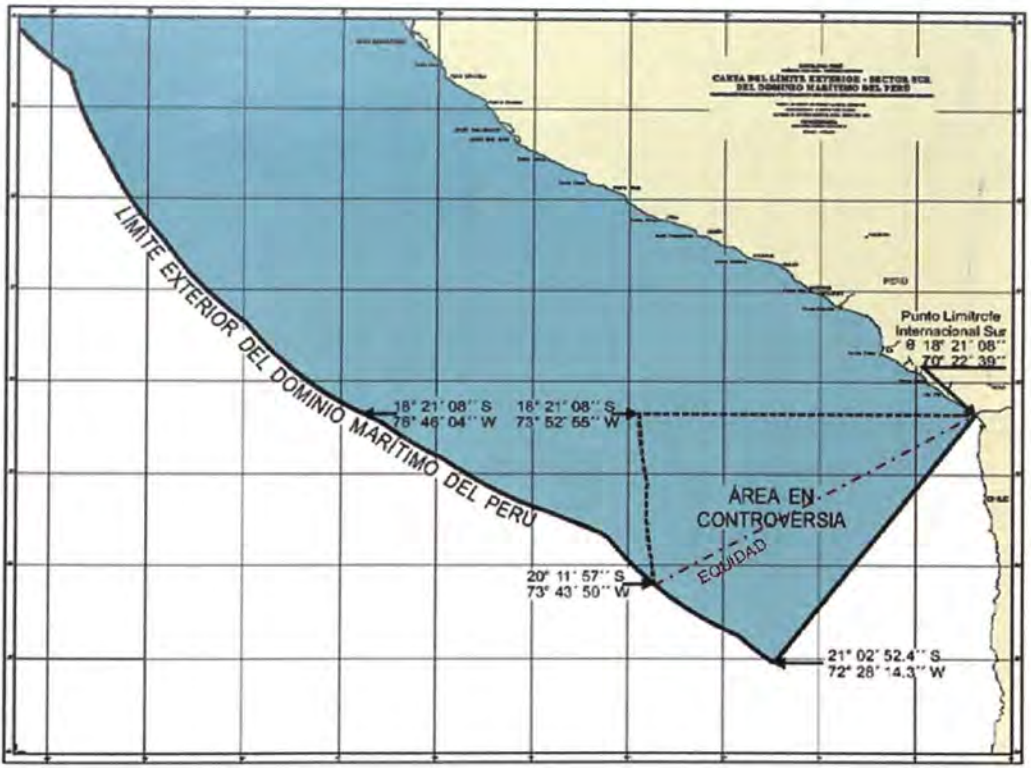


Gráfico 4

legítimamente le corresponde al Perú, porque se encuentra dentro de las 200 millas frente a sus costas y más allá de las 200 millas frente a Chile.

Finalmente, la única divergencia jurídica que debemos someter ante cualquier instancia internacional, en la búsqueda de una solución pacífica al injusto "modus vivendi" de seguir la dirección del paralelo geográfico que estaría dejando a Tacna casi sin mar, se relaciona con la lógica superposición de áreas marítimas frente a las costas peruano-chilenas, área en controversia fijada en la cartografía del sector sur del límite exterior peruano. El Perú, en franco acatamiento a las disposiciones internacionales que se enmarcan en los principios de justicia y equidad, deberá exigir se reconozca la legítima aspiración de establecer la frontera marítima mediante la línea media o equidistante de las áreas que se superponen, de manera tal de incorporar a su dominio marítimo 38.000 km^2. Ver Gráfico 4.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

MARINA DE GUERRA DEL PERU








Trazando el Rumbo

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao PERU
Teléfono: 613-6767 Fax: (511) 465-2995
Pág. Web: http://www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

Aplicación de la inteligencia estratégica: el enemigo como sistema

Capitán de Navío
Aníbal Cueva López

"El ganar 100 victorias en 100 batallas no es el exponente de excelencia. Subyugar al ejército enemigo sin combatir constituye el verdadero exponente de excelencia".

Sun Tzu, El Arte de la Guerra

I. Introducción

Hoy es cada vez más frecuente escuchar dentro del argot político y empresarial e incluso en las charlas comunes, expresiones como estrategia, táctica, inteligencia, apreciación situacional, escenarios, etc. Y a la vez comentar o mencionar a muchos pensadores y teóricos militares como Moltke, Clausewitz, Sun Tzu, Liddel Hart, Mahan, Beaufre y una larga nómina de estrategas que antes se suponía constituían patrimonio de los hombres de armas.

Tal vez para tratar de explicar esta aceptación – adaptación del pensamiento, llámese doctrina militar, prácticamente a todo tipo de organización, es necesario considerar que la tendencia actual en las organizaciones es humanizarlas (modelo antropológico), proponiendo como finalidad no solamente la de la propia organización, sino también la de dar sentido a toda la acción humana que se da en ellas. Con esta tendencia de "humanizar" las organizaciones es lógico que reflejemos en ellas una característica inherente a la naturaleza de la persona humana, la situación de conflicto, como parte de las relaciones entre organizaciones de cualquier tipo, ya que también otras organizaciones demandan lo mismo o se oponen a nuestros intereses sin escatimar esfuerzos.

Como sabemos, en el conflicto hay mucho de psicológico, caracterizado por una incertidumbre que no puede ser eliminada y a todo esto se le suma la consiguiente premura que muchas veces impone la rapidez de los cambios. Ante esta situación habría que preguntarse:

¿De qué forma las organizaciones pueden reducir esta situación de incertidumbre? ¿Cómo preparo mi organización para afrontar diversas situaciones en distintos escenarios? ¿Cómo oriento los objetivos de la organización? ¿Cómo afrontar conflictos (deseados o no) con otras organizaciones? ¿Qué herramienta puede ayudarme a escoger una decisión correcta?, entre muchas interrogantes; ante las cuales surge una herramienta que permite reducir la incertidumbre como interpretación del conflicto en su concepción más amplia: la Inteligencia Estratégica (IE).

II. Inteligencia Estratégica

Estableceremos el concepto de Inteligencia Estratégica (IE) como el conocimiento, de naturaleza multidisciplinaria y sistémica, cuyos principales objetivos son: reducir la incertidumbre contenida en la situación estratégica que se presenta; determinar permanentemente la relación y significado entre medios y fines de los actores; percibir lo más acertadamente posible la esencia de los mismos y el escenario del conflicto; procurar establecer la posibilidad de ocurrencia del acontecer futuro, mediato e inmediato; e identificar las amenazas, latentes y/o manifiestas y percibir riesgos en función de los intereses comunes u opuestos en juego. Cabe destacar que si bien la IE permite reducir la incertidumbre, es importante puntualizar que jamás puede eliminarla.

Del concepto anterior podemos entrever que la clave del desarrollo de un conflicto (cualquiera que sea el nivel de este) de manera favorable a nuestros intereses se halla en la selección de los objetivos correctos; en ello radica la importancia de la IE; sin embargo, el hecho de que se pueda seleccionar algo como objetivo estratégico no significa que tengamos la capacidad de afectarlo o lograrlo, por lo que es necesario establecer tanto los objetivos tangibles (infraestructura, materiales, etc.) como intangibles (liderazgo, voluntad nacional etc.), que se constituyen en centros de gravedad del adversario así como la manera de tomar las medidas que nos permitan asegurar que los resultados sean los esperados, de tal manera que se puedan realizar ajustes para las luchas futuras en todos los campos: psicosocial, económico, político, tecnológico y militar.

III. Centro de Gravedad

Desde el punto de vista de la Física el centro de gravedad (CG) es el punto de aplicación de la resultante de todas las fuerzas que la gravedad ejerce sobre los diferentes puntos materiales que constituyen un cuerpo y que afectado hará que pierda su estabilidad o equilibrio.

Este concepto nos permitirá comprender mejor la definición desde el punto de vista estratégico, ya que como vemos no es una "fuente de fuerza o debilidad" del adversario sino un "factor de equilibrio", ya que aplicando nuestro medios sobre el mismo afectaremos su capacidad de oponerse a nuestros objetivos, desestabilizándolo.

Entonces adaptando esta idea al nivel estratégico, podemos conceptuar el CG como los centros industriales, políticos, económicos, militares y de población que

permiten que un ente estratégico funcione y de donde obtiene su libertad de acción, fuerza física, voluntad para combatir, capacidad para tomar decisiones y que afectado o logrado, nos otorga una ventaja cuantitativa y cualitativa que impide que el adversario actúe en contra de nuestros objetivos o que desista de los propios.

IV. El enemigo como sistema

Esta teoría fue desarrollada por el coronel de la Fuerza Aérea de los EE.UU. Jhon A. Warden, en la cual propone que para pensar estratégicamente se debe considerar al enemigo como un sistema compuesto por numerosos subsistemas; que es imperativo entender que la guerra estratégica nada tiene que ver con las fuerzas militares del enemigo y que el blanco debe ser el sistema completo, no solo las fuerzas militares.

Para hacer el análisis del enemigo, establece el "Modelo de los Cinco Anillos"; él considera que este modelo, que tiene como componentes al liderazgo, elementos esenciales (producción clave, base industrial), infraestructura del estado, población y las fuerzas militares, es una correcta aproximación al mundo real que describe la mayoría de los sistemas con aceptable precisión, y es suficientemente versátil como para lograr el grado de detalle que se requiera. En cuanto a la universalidad del modelo, afirma que toda organización o nación-estado posee los cinco anillos y centros de gravedad o vulnerabilidades sobre las cuales actuar.

Para el presente artículo y con la finalidad de establecer claramente la relación de la IE como "conocimiento de naturaleza multidisciplinaria y sistémica" con la teoría de los cinco anillos del coronel J. A. Warden, es necesario considerar al enemigo, en su sentido más amplio, como un ente estratégico. Una entidad estratégica es una organización que puede operar autónomamente; es decir toma decisiones y se sostiene por sí misma. Por ejemplo, un Estado es un ente estratégico, pero también lo son organizaciones terroristas como Al Quaeda o Sendero Luminoso, un cartel de narcotráfico o empresas transnacionales como la Coca Cola o Micro Soft. Por el contrario, para precisar el concepto, las Fuerzas Armadas no son entidades estratégicas, porque no son soberanas ni independientes, ya que se supeditan directamente al Estado y actúan por decisión política, pasando a ser un subsistema parte del mismo.

El hecho de observar a los entes estratégicos enemigos como un "sistema" proporciona un entendimiento de las relaciones y dependencias entre sus diferentes elementos o componentes (subsistemas). En lugar de un enfoque restringido que separa al sistema, el enfoque holístico integra las partes que lo conforman para ver de qué manera se construyen e influyen entre sí, por lo que la representación de la entidad estratégica, es una serie de anillos o caparazones que contienen o están formados por los diferentes elementos esenciales que forman parte de este modelo. De hecho, todos los subsistemas están conectados entre sí, y la afectación de alguno de ellos tendrá un impacto sobre los demás.

Obviamente en esto radica la importancia

de la Inteligencia Estratégica, ya que nos permitirá determinar el centro de gravedad de nuestro adversario, o los CG de los subsistemas sobre los cuales debemos orientar nuestro accionar, lo que justifica plenamente el empleo y la necesidad de contar con una herramienta como esta, información que sujeta a un análisis exhaustivo, nos ayudará a determinar exactamente en qué punto debemos aplicar nuestras capacidades para afectarlo. Por supuesto, debemos considerar que tratar de vulnerar las fortalezas de nuestro adversario no siempre es necesario ni lo más deseable, más bien explotando esta teoría, deberíamos atacarlo en su punto más débil si eso puede causar su derrumbe (CG).

De lo anterior podemos deducir que cada ente estratégico tendrá un conjunto de CG o vulnerabilidades, que con la ayuda de la IE y del modelo de cinco anillos podemos determinarlos con mayor facilidad. Estos importantes elementos o subsistemas han sido establecidos de manera concéntrica; los más importantes al centro para ir hacia los menos primordiales, en el exterior. Cabe destacar que bajo el modelo de los cinco anillos, también podemos realizar un análisis propio.

De los cinco anillos, se considera como anillo capital, el de liderazgo o comando porque es el único elemento adversario que puede adoptar decisiones, dirigir o conducir el ente estratégico así como hacer concesiones. Si determinamos que no podemos actuar de manera directa sobre el centro de liderazgo con nuestros medios, nuevamente surge la IE como herramienta para determinar sobre cuál anillo actuamos, ejerciendo presión de manera indirecta sobre el elemento de liderazgo, en procura de que:

a) Racionalmente concluya que es preferible hacer concesiones.
b) Perciba que otras acciones son imposibles.
c) Que materialmente sea desprovisto de la aptitud para continuar en un rumbo determinado, o para seguir combatiendo.

El elemento de liderazgo habitualmente llegará a cualquiera de estas conclusiones como consecuencia del grado de destrucción o afectación logrado sobre los anillos que lo rodean. También podemos crear una situación de parálisis estratégica, es decir, dejar al elemento de liderazgo sin capacidad de tomar decisiones, que también resultaría favorable ya que nos permitiría ganar la iniciativa y libertad de acción.

Para comprender la importancia de la IE, en la determinación del CG de este anillo y de qué manera poder actuar sobre él, tomaremos como ejemplo la evaluación hecha de la Primera Ministra británica Margaret Thatcher, por la Junta Militar de Gobierno de Argentina durante el conflicto de las Malvinas. La decisión del desembarco de tropas argentinas en las Islas el 2 de abril de 1982, no ocasionó la parálisis estratégica esperada, menos aún la negociación teniendo como prenda las islas; las decisiones tomadas por la "dama de hierro" fueron inmediatas, se dispuso enviar la Task Force para recuperar las islas al día siguiente, zarpando el día 5 y también, junto con la Comunidad

Económica Europea, se dispuso la aplicación de sanciones económicas. Conocemos el desenlace de esta historia y las consecuencias de no haber empleado adecuadamente la IE como herramienta de análisis, y esto último también es una razón por la cual Inglaterra fue sorprendida inicialmente, lo que tal vez pudo haber evitado.

Por el contrario, como muestras de una aplicación exitosa de la IE, en la afectación del anillo capital tenemos la captura de Abimael Guzmán Reynoso, "Presidente Gonzalo", el 12 de setiembre de 1992, lo que originó la debacle del movimiento terrorista "Sendero Luminoso", y de igual manera contribuyó enormemente a consolidar la caída del "Movimiento Revolucionario Túpac Amaru" (MRTA) la captura de su cabecilla Víctor Polay Campos, "Camarada Rolando", dos meses antes, el 9 de junio del mismo año; como observamos la captura de estos dos líderes subversivos, que constituían el CG del anillo central de cada movimiento terrorista, ocasionó que su accionar disminuyera cuantitativa y cualitativamente, como consecuencia de este serio revés de nivel estratégico.

El siguiente anillo contiene los elementos orgánicos esenciales. Tales elementos son aquellos procesos, productos y facilidades sin los cuales el ente estratégico no se puede mantener. Generalmente, en el ámbito estado se considera como vitales el petróleo y la electricidad; sin embargo, otros entes estratégicos requerirán de diferentes elementos orgánicos esenciales, por ejemplo, en el caso de un cartel de narcotráfico se consideraría la hoja de coca y los insumos químicos para la elaboración de droga, o para una empresa metalúrgica, el hierro.

Los elementos orgánicos esenciales pueden ser generados internamente o provenir de fuera (importados), y deben ser determinados exactamente con ayuda de la IE, ya que al dañarse, destruirse o simplemente ser negados, originarán lo siguiente:

a) Conducir al colapso del sistema.
b) Hacer materialmente dificultoso o imposible mantener una determinada política.
c) Tener repercusiones políticas o económicas internas que hacen demasiado costoso sostenerlas.

Estas consecuencias pueden persuadir al elemento de liderazgo a otorgarnos concesiones, que permitan el logro de nuestros objetivos.

Como ejemplo descriptivo de este concepto, podemos citar la batalla del agua pesada, durante la segunda guerra mundial, donde claramente podemos observar la importancia de la IE para los aliados; primero al determinar que la producción de agua pesada en la planta de Vemork (Noruega) iba a ser empleada por Alemania para desarrollar armas nucleares, en segundo lugar las repercusiones estratégicas que tendría la obtención de una bomba nuclear por Alemania y por último determinar el CG que tendrían que afectar para evitar esto.

Otro excelente ejemplo es el sucedido en mayo de 1999, el empleo de bombas de grafito por parte de la OTAN, durante la guerra de Kosovo, afectaron todo el

sistema eléctrico de la Yugoslavia de entonces. Este armamento, llamado también bomba blanda, fue empleado por primera vez durante esta guerra, provocando interrupciones eléctricas sin destruir instalaciones ni dañar la población, buscando innegablemente afectar su voluntad y los sistemas de comando y control para ejercer presión indirecta sobre el anillo central (liderazgo).

La infraestructura está considerada en el tercer anillo de esta teoría. Este anillo abarca todo el sistema de transporte del ente estratégico adversario asi como la mayor parte de su capacidad industrial no incluida como elemento orgánico esencial. A través del correcto análisis de la IE podemos determinar el CG, para imposibilitar o limitar el desplazamiento de los elementos esenciales, logística, población y fuerzas armadas, esto incluye buques y puertos, aerolíneas y aeropuertos, trenes y líneas ferroviarias, carreteras, puentes, etc. También comprende los centros fabriles de producción e industriales de los entes estratégicos que no hayan sido identificados por la IE como elementos orgánicos esenciales. La afectación de este anillo busca la pérdida de movilidad, dinamismo o la capacidad de soporte logístico por parte del ente estratégico adversario, facilitando nuestro accionar sobre el mismo para el logro de nuestros objetivos.

Claro ejemplo de lo anterior, es la guerra de corso y submarina también desarrollada por la marina alemana durante la segunda guerra mundial, contra los mercantes y transportes aliados al haber determinado por medio de IE las probables rutas de los convoyes aliados. Cabe destacar, que al no contar con medios para afectar directamente la infraestructura del adversario, se puede optar por otros métodos que también conducirian al objetivo deseado; por ejemplo durante la campaña naval desarrollada por el Almirante Miguel Grau y la dotación del "Huáscar", en la guerra del guano y del salitre de 1879, la decisión de incursionar sobre puertos, caletas y rutas chilenas, conllevó a prolongar la fecha de la invasión chilena en nuestra patria.

El cuarto anillo más crítico es la población. Dejando de lado las normas del derecho internacional humanitario y las objeciones morales, se puede atacar directamente a la población, de tal manera de ejercer presión indirecta sobre los líderes, o también mediante el empleo adecuado de medidas comunicacionales (guerra de la información) lo que originaría que se afecte la voluntad de lucha, simplemente lograr su apoyo o cuando menos lograr que se mantengan neutrales, sin oponerse al logro de nuestros objetivos.

En la historia tenemos varios ejemplos, los más conocidos son los bombardeos sobre Tokio desde abril de 1942 a marzo de 1945 y las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki durante la segunda guerra mundial, el 6 y 9 de agosto de 1945, lo que produjo la rendición del Japón. Sin embargo, una mala evaluación de IE podria ocasionar el efecto contrario, aumentar la voluntad de lucha, tenemos los ejemplos de los bombardeos sobre Londres y Berlín. De otra manera el empleo de los medios de comunicación y su influencia sobre la población norteamericana durante la Guerra de Vietnam, por parte del Vietcong y Vietnam del Norte, generaron

una corriente antibélica en perjuicio de los Estados Unidos, situación que no fue evaluada por medio de una adecuada IE y que al final obligó al retiro de las tropas norteamericanas. En agosto de 1973 el Congreso norteamericano prohibió cualquier reanudación de la intervención norteamericana.

El último anillo considera las fuerzas armadas o subsistemas de defensa desplegados por el ente estratégico. La función de los subsistemas de este anillo es defender a los subsistemas de los anillos interiores y amenazar o destruir los del adversario. Si estas fuerzas son afectadas o destruidas lo más probable es que el anillo central ceda a los objetivos del adversario, ya que el resto de subsistemas se han tornado vulnerables y pasibles de ser destruidos.

La importancia de la IE, en este caso radica en el análisis para determinar de qué manera afectar los anillos interiores sin llegar a un enfrentamiento abierto. En la actualidad el avance de la tecnología, el alcance, precisión y letalidad de las armas, ha hecho de este anillo un medio disuasivo para el logro de objetivos.

Para ejemplificar este anillo, tomemos el caso de la Guerra de Irak en marzo del 2003. La "Operación Libertad Duradera" emprendida por los Estados Unidos y una coalición de países contra Irak para derrocar a Saddam Hussein, incluía la destrucción del ejército iraquí considerado como el cuarto más poderoso del mundo y en particular la destrucción de la guardia republicana calificada como fuerza de elite y soporte de Saddam Hussein. Después de serios enfrentamientos, aunque no de la manera que se esperaba inicialmente, el ejército iraquíes fue derrotado. Muchos analistas sostienen que el empleo de armas de alta tecnología y los bombardeos incesantes sobre las fuerzas Iraquis mermaron su voluntad de lucha. El 1 de mayo del mismo año, el presidente George W. Bush proclamó la victoria con la frase "misión cumplida", aunque el conflicto todavía perdura.

V. Conclusiones

De los ejemplos señalados, fácilmente podemos concluir que el logro o no consecución de objetivos, ha dependido de la selección del Centro de Gravedad de la entidad estratégica adversaria, decisión imposible de tomar sin contar con la Inteligencia Estratégica como herramienta.

La mayor parte de estos ejemplos han sido tomados de acciones bélicas; sin embargo, la característica más importante de la aplicación de la IE, es el enfoque total y previsor que evite que los estrategas políticos tomen decisiones que nos lleven a la guerra, que es la situación menos deseable.

Las entidades estratégicas, en nuestro caso el Estado adversario, son consideradas como un sistema que reacciona a los estímulos internos y externos, reacción que puede ser predecible por medio de una adecuada IE y que nos permita también tomar las acciones que impidan a nuestros oponentes causar daños insostenibles a nuestro sistema o a alguno de sus subsistemas.

Por último, es cierto que las Fuerzas

Armadas con todos sus componentes: tanques, aviones, buques y quienes los tripulan se constituyen en un elemento disuasivo valioso: el quinto anillo de este sistema que es el Estado; y que adecuadamente empleado puede evitar una guerra, es la situación menos deseable de todas; sin embargo, solo un enfoque integral nos permitirá afrontar cualquier conflicto. Obtener la victoria en su esencia estratégica real es imponer nuestra voluntad, al haber hecho lo necesario en todos los campos: psicosocial, económico, político, tecnológico y militar, para que el enemigo no se oponga a nuestros objetivos.

Bibliografía

- *The Air Campaign, Planning for Combat*, Editorial: I universe,1998
- *Selección de Objetivos - Buscando un Efecto*, J.A. Warden, Air & Space Power Journal - Español, www.airpower.au.af.mil
- *Grandes Guerras*, Editorial Bruguera.



5 razones para comer fuera de casa



Almuerzos Buffet con la mejor vista al Mar:

Incluye:

- Buffet de Postres
- Copa de Pisco Sour
- Impuestos y servicios

* Estacionamiento de cortesía y privado.

Lunes: Nuestra Carta Gourmet
Martes: Buffet Marino.
Miércoles: Buffet Criollo.
Jueves: Buffet Pastas & Antipastos.
Viernes: Buffet Sancochado.

S/. 49.00

(Precio por persona)

De 12:00 hrs. a 15:30 hrs.

Sky LAS AMÉRICAS

RESTAURANT GOURMET
Piso 21
LIMA - PERÚ

ayb@hoteleslasamericas.com
Hotel & Suites Las Américas Av. Benavides 415 - Miraflores / Informes y Reservas: 447-7272 (anexos A&B: 214 / SKY: 216)

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional



Guardacostas haciendo cumplir la Ley





Jr. Constitución 150 Callao, Telefono: 613-6868
Emergencias: 420-2020, Pagina Web: www.dicapi.mil.pe

La soledad del comando

Contralmirante (r)
Julio Uriarte Guerra

"Soy feliz al pagar con mi vida cualquier reproche que pudiera formularse contra el honor de nuestra armada. Sólo con mi muerte puedo probar que los marinos del Tercer Reich están dispuestos a sacrificar sus vidas por el honor de la bandera." [1]

Con estas dramáticas palabras, dirigidas al embajador alemán en la Argentina y escritas en algún lugar de Buenos Aires momentos antes de suicidarse de un tiro en la cabeza, el capitán de navío Hans Langsdorff, comandante del *Graf Spee*, puso punto final a uno de los episodios más connotados y controversiales de la historia de la Kriegsmarine (marina de Guerra Alemana) durante la Segunda Guerra Mundial; el hundimiento de su buque por propia mano.

Prestigiado oficial a quien en el pasado anterior a tal episodio la mayoría de historiadores calificaran de excepcional por el poco común conjunto de virtudes profesionales que demostrara a lo largo de su carrera, Langsdorff se llevaba así a la tumba su verdad y volvía a poner sobre el tapete la discusión nunca zanjada entre una considerable cantidad de entendidos alemanes y extranjeros sobre si *"su cerebro no fue capaz de soportar la terrible y despiadada prueba de la guerra"*[2].

No es intención de este reducido recuento histórico el apoyar tal afirmación ni negarla. Sin embargo, confío que quienes tengan a bien dar lectura a lo que aquí se narra, encontrarán elementos de juicio suficientes para formar su propia opinión y ensayar una respuesta sobre lo acertado o no de la decisión del otrora orgulloso comandante del famoso "acorazado de bolsillo"; de sacrificar su nave.

Un gran buque: el Admiral Graf Spee

Gracias a las condiciones establecidas en el Tratado de Versalles al final de la Primera Guerra Mundial, Alemania estaba autorizada a sustituir aquellos buques que cumplieran veinte años o más al servicio de su marina, por unidades nuevas de no más de 10.000 toneladas[3] y con arma-

1 Ver texto completo que se reproduce en la p. 61.
2 Luis de la Sierra, *La guerra naval en el Atlántico*, Editorial Juventud, 2005 p. 111
3 Condición al final incumplida, pero que no trascendió.

mento no mayor a cañones de 280 mm. Valiéndose de tal posibilidad, el Almirante Zenker, capaz e imaginativo marino al mando de la armada alemana en 1928, impuso su propia concepción a la de otros proyectos que le fueran presentados y ordenó la construcción de un singular tipo de buque. La nueva unidad, un crucero acorazado, que sería luego conocido por todos como *acorazado de bolsillo*, debía ser *"más rápido que todos los buques de línea franceses existentes y mejor artillado que los cruceros pesados que pudieran darle alcance"* [4]

El producto de tal decisión fue una ágil pero poderosa arma de guerra en el mar cuyas características resultaron más que satisfactorias para el Alto Mando Alemán. (Ver anexo)[5]



Acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*

La guerra de corso

Al momento de iniciarse la segunda gran contienda mundial, aquel recordado 3 de septiembre de 1939, cuando Francia e Inglaterra declararon la guerra a Alemania, el *Graf Spee*, el *Deutschland* –buque de iguales características– y otras unidades de la Marina alemana se encontraban hacía ya algún tiempo en el mar, a la expectativa ante la seguridad de futuras hostilidades. Pero enfoquémonos en el buque que nos ocupa; ese mismo día, el *Graf Spee* navegaba con rumbo hacia el área de vigilancia que le había sido asignada por el Alto Mando de la Marina, entre la isla Santa Elena y el Brasil, casi sobre el paralelo 20 grados de latitud sur, con la orden de no participar aún activamente de acciones de combate y de mantenerse alejado de las unidades enemigas, situación que mantuvo gracias a la táctica diaria del oscurecimiento nocturno y la alarma temprana diurna proporcionada por su avión explorador. Fue recién el 26 de septiembre que el Comandante Langsdorff recibió la orden de iniciar *la guerra del comercio* o lo que era lo mismo, la guerra de corso:

> *...proceder inmediatamente a la destrucción del tráfico mercante enemigo. Realizar frecuentes cambios de posición para engañar al adversario. Deberá comportarse como un corsario, por lo que podrá camuflarse, cambiar de nombre y de bandera... Entrará en combate con los barcos de guerra enemigos sólo si es indispensable...*[6].

Vale la pena detenernos aquí para recordar lo que representaba el cumplimiento de la orden recibida; el tipo de guerra a la que la Marina alemana enviaba a sus acorazados de bolsillo era, con

4 Ibidem, página 13
5 Website www.deutschland-class.dk
6 Website www.evidenceincamera.co.uk

justeza, aquella acción naval que el débil libra contra el fuerte en el mar; atacando sin pausa su tráfico marítimo a lo largo de una extensa área geográfica y, a la vez, lejana de sus bases de apoyo. Pero no con el principal propósito de sólo hundir buques o hacerse con sus cargas, sino con el objetivo de sembrar en el enemigo la necesidad de destinar mayores elementos para la protección de sus unidades capitales, y de optar por otros derroteros necesariamente más largos, con el lógico incremento del gasto de sus recursos y eventuales alteraciones en sus planes.

Son aquellas condiciones las que imponen las características extremas que presenta este tipo de guerra a los hombres que la llevan a cabo, como son: total independencia, en la cual subyacen una soledad absoluta y una responsabilidad insoslayable; marcado espíritu aventurero, que aleja muchas veces la realidad de la guerra; eventuales conflictos éticos, producto del imperativo cumplimiento de la misión frente al sentido humanitario; agobiante conciencia de constante peligro, por la búsqueda de la cual se es objeto por parte del enemigo; y campañas necesariamente prolongadas, con el consecuente desgaste físico y mental que estas arrastran.

Esas características, en consecuencia, obligan a una selección rigurosa de los hombres a quienes se les otorga la tarea de desarrollar tan especial forma de lucha. La guerra de corso es, definitivamente, una empresa reservada para marinos de peculiares condiciones de liderazgo y entereza.

Dicho esto, retomemos el accionar del Graf Spee; el 27 de septiembre, recién aprovisionado por el carguero artillado *Altmark*, Langsdorff puso su buque rumbo a Pernambuco, en Brasil. Esta derrota inicial fue el comienzo de una larga travesía en la que, usando todo tipo de artimañas, como cambio de nombre, izado de otras banderas, engañosas comunicaciones y rumbos evasivos, el acorazado de bolsillo se dio a la implacable caza del enemigo[7] (ver cronología en el siguiente cuadro) hasta la primera semana de diciembre, cuando volvía a reunirse

Nombre	Tipo	Tonelaje (TRB)	Carga
Clament	Carguero	5.050	Querosene
Newton Beech	Carguero	4.650	Té y maíz
Ashlea	Vapor	8.200	Azúcar
Huntsman	Vapor	8.200	Variada
Trevanion	Carguero	8.000	Mineral
Africa Shell	Petróleo	706	Combustible
Doric Star	Vapor	10.086	Víveres
Tairoa	Vapor	7.983	Variada
Streonshalh	Carguero	3.900	Trigo

7 Nueve buques ingleses hundidos, con 52.795 toneladas de carga diversa.

con el *Altmark* en medio del Atlántico Sur para un nuevo reaprovisionamiento.

El 3 de diciembre Langsdorff consideraba que había cumplido prácticamente con su tarea sin interrupción casi por cuatro meses y había decidido ya iniciar su retorno a Alemania, no sin antes llevar a cabo algunas acciones más sobre una conocida ruta de apreciable tráfico marítimo: entre Río de Janeiro y el estuario del Río de la Plata. Sin embargo, el encuentro con el Streonshal, cuatro días más tarde, representó un factor determinante en los acontecimientos que marcarían el destino del *Graf Spee*, pues fue la errónea evaluación que hiciera Langsdorff de las razones de la posición y rumbo del carguero inglés al momento de ser interceptado, la que lo motivaría a modificar su derrota inicial por otra hacia la boca del Río de la Plata.

Las decisiones en el estuario del Plata

Al amanecer del 13 de diciembre, ya en el estuario del Río de la Plata, desde el *Graf Spee* se observaron hasta 6 mástiles en el horizonte a una distancia menor a las 20 millas. Gracias a la mayor elevación de la plataforma de su director de tiro contaba con aproximadamente 15 minutos de ventaja antes de ser avistado a su vez por el enemigo. Langsdorff no podía saberlo, pero se trataba de la mayor parte de la División Sudamericana de la Armada Real, al mando del Comodoro Henry Harwood.

El *Exeter* crucero pesado de 8.400 toneladas y seis piezas de 203 mm- fue debidamente identificado, pero no así los otros dos buques; el *Ajax* y el *Achilles* -cruceros ligeros de 7,000 toneladas y ocho cañones de 152 mm-, que fueron confundidos con destructores. Sin la posibilidad de confirmación por estar su avión inoperativo, pero con la idea de encontrarse ante buques escolta de algún convoy enemigo, y pese a sus órdenes de no entablar combate a menos que fuera inevitable, Langsdorff decide atacar y se dirigió a máxima velocidad hacia el grupo de buques avistado.

Aun durante la maniobra de aproximación, se reconocieron los supuestos destructores como los cruceros ligeros que eran, situación que a criterio de muchos debió motivar un inmediato cambio de actitud por parte del Comandante del *Graf Spee*, pues se conocía que los tres cruceros enemigos eran más veloces que su buque, y juntos podían causarle daños que podría no estar en posibilidad de reparar.

Minutos más tarde el *Exeter* logró clasificar al *Graf Spee* como acorazado de bolsillo, y un minuto después el buque alemán descargó su primera andanada sobre el inglés. A partir de ese momento el *Graf Spee* inició un combate simultáneo contra las tres unidades británicas, logrando mantener a raya a los cruceros ligeros, que no conseguían aún hacer blanco, y concentrándose principalmente sobre el crucero pesado -que representaba el mayor peligro para su nave- al cual logró producir daños considerables, pero no sin recibir averías por los disparos de este.

Ante la evidencia del mayor poderío alemán y la, hasta ese momento, ineficacia de los cruceros ligeros para brindarle ayuda efectiva, el *Exeter* intentaba abrir dis-

tancia, pero sin lograrlo, recibiendo aún más daño y sufriendo la pérdida de 50 de sus tripulantes. Su situación era tan difícil que a 30 minutos de iniciado el combate "*sólo le quedaban disponibles una torre doble de 203 mm y un cañón de 102 mm, había embarcado 650 toneladas de agua, presentaba varios voraces incendios (...). Sus dos aviones habían tenido que ser arrojados por la borda, presentaba una escora de más de 10 grados y se encabuzaba un metro*"[8]. Pero como propulsaba sin problemas, su Comandante decidió continuar valientemente en la brega con lo poco que le quedaba a fin de tratar de evitar que el acorazado de bolsillo literalmente destruyera a los dos cruceros ligeros, que hasta ese momento continuaban efectuando un fuego ineficaz del todo por la distancia a la que se encontraban.

Por su parte, el comodoro Harwood -embarcado en el *Ajax*-, valiéndose de la casi exclusiva atención que brindaba el *Graf Spee* al *Exeter*, intentaba tenazmente acercar sus otros dos buques para tratar de ayudar a su buque principal. Así, transcurridos algunos minutos, los cruceros ligeros británicos se encontraron a una distancia desde la cual sus baterías, que no dejaban de disparar, empezaron a hacer blanco sobre el acorazado alemán, causándole daños y algunas bajas, entre las que se encontraba el mismo Comandante Langsdorff, quien fuera herido por una esquirla de acero proveniente de un proyectil que atravesó el puente. Pero el comprometido marino en ningún momento dejó el comando de su unidad. Sin embargo, vale la pena preguntarse: ¿por qué persistir en el ataque al *Exeter*, que no se encontraba ya en condiciones de dar batalla, en vez de atacar a los cruceros ligeros antes que lograran acercarse lo suficiente como para poder hacer blanco sobre su buque?

Ante el ataque de los cruceros ligeros, el *Graf Spee* reaccionó de inmediato. Abandonó su presa y puso proa hacia sus atacantes, al mismo tiempo que respondió eficientemente el fuego con toda su artillería. El primero en sufrir las mayores consecuencias fue el *Ajax*, que soportó múltiples y serios daños, prefiriendo abrir distancia para evitar su inminente hundimiento.

Al mismo tiempo, y aprovechando la nueva preocupación del buque alemán, el Comandante del *Exeter* dejó el combate y optó también por tratar de salvar su buque poniendo rumbo a puerto.

Abrumado por la eficiencia en el tiro de los alemanes y convencido del poco daño que en realidad podían causar sus cruceros ligeros al *Graf Spee*, Harwood ordenó la retirada tras una columna de humo como única defensa para tratar de evitar la certeza del fuego enemigo.

Con los buques ingleses bastante dañados y en franca retirada, Langsdorff contaba con una gran oportunidad para rematar uno a uno a los tres buques de Harwood, pero contrariamente a lo que se pudiera pensar prefirió suspender sus ataques y dirigirse al puerto de Montevideo

8 Ibidem, p. 100

a fin de efectuar reparaciones por el daño recibido, del cual se sabe con certeza no era realmente serio ni le hubiera impedido cumplir con su cometido. "*Esta fue una decisión errónea, imputable sin duda alguna al hecho de que su largo crucero y el difícil combate habían afectado profundamente a este oficial, por otra parte de muy gran valor*"[9].

La "trampa de Montevideo"

Ya hemos mencionado que la capacidad del *Graf Spee* no se vio afectada en momento alguno del combate ya que los daños que había recibido en el estuario del Río de la Plata no eran de verdadera consideración. Las vías de agua y las averías producidas por la metralla fueron en su mayoría solucionadas por la propia tripulación del buque o podían ser subsanadas con el personal, equipo y material del *Altmark*. "*El único destrozo que podía seriamente afectar la capacidad marinera del acorazado era el agujero abierto en el costado de babor, bajo el castillo de proa, de uno por dos metros, pero que tampoco era imposible de reparar con el auxilio del Altmark, y sólo hubiera constituido un relativo peligro en caso de mal tiempo.*"[10].

Al no mediar combate por decisión de Langsdorff, esta situación le permitía alejarse rápidamente de los cruceros ligeros ingleses para tratar de ocultar sus verdaderas intenciones, pero, pese a esta importante ventaja operacional, su navegación prácticamente a velocidad de crucero fue una valiosa oportunidad para Harwood, que se atrevió a perseguir al acorazado de bolsillo hasta el fin de su derrota, pero siempre a una distancia prudencial.

Al anochecer del 13 de diciembre de 1939, el acorazado de bolsillo *Graf Spee* fondeó en puerto uruguayo, en Montevideo. Era el inicio del fin; su cita con la historia.

Pese que el Derecho Internacional sólo concedía 72 horas de permanencia en puerto neutral, Langsdorff se esforzó en obtener una ampliación de ese plazo, pues el tiempo estimado para las reparaciones era de unos quince días de trabajo, empresa en la que contó con el apoyo no sólo del embajador alemán sino del mismo gobierno de su país. Pero Uruguay no aceptó.

Mientras tanto, Harwood y sus cruceros ligeros esperaban pacientemente fuera de aguas uruguayas, como sabemos, no en las mejores condiciones; sin radares y con poco combustible, pero con la esperanza de la pronta llegada de apoyo por parte de su flota. Sin embargo, los únicos buques ingleses próximos en el Atlántico Sur, eran el crucero pesado *Cumberland*, que llegó a Montevideo la noche del 14 de diciembre; el crucero de batalla *Renown* y el portaviones *Ark Royal*, que se encontraban a más de tres mil millas de distancia y que se estima hubieran podido llegar sólo después de aproximadamente cinco días de navegación a toda máquina.

Sin saber que el destino le tendía la mano al no haber obtenido el permiso

9 Palabras del almirante e historiador Friedrich Ruge.
10 Ibídem, p. 106

El día 17 de diciembre de 1939, a nueve millas de Montevideo, dejando atrás una silenciosa multitud, y con el *Renown* y el *Ark Royal* todavía a mil millas de distancia, el poderoso y valioso acorazado de bolsillo *Graf Spee*, orgullo de la marina alemana, era enviado al fondo del océano Atlántico por decisión de su comandante y acción de sus propios tripulantes; más de uno de los cuales se preguntarían ¿por qué?

Una vez el *Graf Spee* fue destruido, Langsdorff y sus tripulantes, sobrevivientes y fallecidos, fueron internados en Buenos Aires.



Escenas del hundimiento del *Graf Spee* frente a Montevideo, 17 de diciembre de 1939.



para una mayor permanencia en Uruguay, situación que a todas luces le hubiera sido desfavorable por la segura llegada de otros buques ingleses en ese lapso, contra los que inevitablemente hubiera tenido que enfrentarse a su eventual salida de Montevideo, Langsdorff desperdició la oportunidad de dejar puerto a tiempo, aun pese a la certeza de un enfrentamiento contra los disminuidos cruceros ligeros de Harwood y, en el peor de los casos, también contra el *Cumberland*, a los cuales con seguridad podía hacerles frente con altas probabilidades de triunfo o evasión.

Es en esta situación que los ingleses, interesados en que el *Graf Spee* permaneciera en puerto el tiempo suficiente para permitir la llegada de su buques, jugaron una de sus mejores cartas: el engaño. Primero, presionaron a Uruguay para obligar a Langsdorff a zarpar cuanto antes; segundo, por diferentes medios hicieron creer a los alemanes que el *Renown*, el *Ark Royal* y otros buques ingleses habían llegado ya frente a Montevideo. La jugada, por supuesto, dio resultado.

Conciente de la imposibilidad de recibir apoyo por parte de cualquier buque alemán, el 16 de diciembre el comandante Langsdorff informa al alto mando de la armada germana que dada la situación le era imposible romper el bloqueo, que estaba seguro le habían impuesto los ingleses, y retornar a Alemania, planteando tres cursos probables de acción: tratar de llegar a Buenos Aires, inclusive "*combatiendo con la poca munición que le quedaba*",[11] internar el buque en Montevideo o hundirlo en aguas uruguayas.

Situación estratégica frente a Montevideo. Además de los cruceros y los destructores, el Ark Royal y el Renown. Bloqueo nocturno muy estrecho. Ninguna esperanza de poder huir hacia mar abierto y abrirme camino hacia la patria... Solicito decisión de si el buque debe ser hundido, no obstante la insuficiente profundidad del río de la Plata o si es preferible internarnos. (telegrama de Langsdorff al mando naval alemán).

Intentad prolongar de todas formas la estancia en aguas neutrales...combatiendo abriros camino hacia Buenos Aires, si es posible. No internarse en Uruguay. Si el buque debe ser hundido, destruidlo completamente. (respuesta del alto mando alemán).

De acuerdo a la información que se manejaba en Berlín, el gobierno alemán no estaba suficientemente convencido de la gravedad de la situación, pero el dramático informe de Langsdorff sumado a la inexplicable recomendación de su embajador en Montevideo, de hundir el buque -impulsada posiblemente por su creencia en la poca munición existente a bordo-, llevó al almirante Raeder a dejar en libertad de acción al comandante, para elegir entre solo dos de las recomendaciones que les había hecho llegar; un supuesto combate marcadamente desigual o la autodestrucción. Langsdorff eligió lo segundo. Su suerte estaba echada.

11 Información que luego se confirmaría como inexacta.

El comandante, el marino, el hombre

Los historiadores coinciden en calificar al capitán zur See Hans Langsdorff no sólo como inteligente, ingenioso, recto y hábil hombre de mar, sino como todo un patriota comprometido con el destino de Alemania en la guerra. En lo que nunca se han podido poner de acuerdo es en las eventuales razones que pudieron haber impulsado al digno marino, en primer lugar, a las sucesivas equivocaciones que condicionaron sus últimas acciones y; como lógica consecuencia de aquellas, al hundimiento de su buque. Los supuestos esgrimidos son muchos y variados:

- Que el tiempo en el mar y las operaciones de guerra habían afectado su raciocinio.
- Que deseaba más que nada dejar de pelear y regresar a su país, porque; a) consideraba haber cumplido con su tarea y deseaba ascender, b) repudiaba ser responsable de la pérdida de vidas humanas, c) no compartía las ideas del nazismo.
- Que hundió el acorazado principalmente para evitar que el telémetro, instrumento óptico que mejoraba la puntería, cayera en manos de las fuerzas aliadas.

Lo único cierto es que los errores existieron y que la verdad sobre estos se perdió el 20 de diciembre, cuando después de haber pasado un tiempo conversando con su tripulación -nadie supo nunca sobre qué-, el capitán Hans Langsdorff se sirvió un trago en su habitación, escribió unas misivas, se uniformó y se cubrió con la bandera de la marina alemana, para enfrentarse a su peor combate; la lucha consigo mismo. Un certero disparo, proveniente de su pistola, activada por su propia mano, daba fin a su vida.

Este gesto, para algunos de fortaleza y para otros de debilidad, también sirvió para muchas especulaciones, pues se llegó a decir que obedeció: a) a una sensible depresión por la pérdida de su buque; b) a voluntad propia, por la certeza de que su discutible actuación en combate iba a enfrentarlo a un Consejo de Guerra y; c) al cumplimiento de la orden del mismo Hitler, por haberlo decepcionado y haber ofendido a Alemania.

Pero, "*la marina de guerra alemana consideró la muerte de Langsdorff como una "iniciativa personal." y no como un acto de servicio.*[13] ¿Ud, qué cree?

Según versiones de la época, la decisión de hundir el acorazado se debió a la necesidad de evitar que el telémetro, instrumento óptico que estaba adosado a un radar y mejoraba la puntería, cayera en manos de las fuerzas aliadas.

...Carta del capitán de navío Langsdorff

Excelencia:

Después de haber luchado largo tiempo, he tomado la grave decisión de hundir al acorazado Admiral Graf Spee, a fin de

13 Website www.evidenceincamera.co.uk

que no caiga en manos del enemigo. Estoy convencido de que, en estas circunstancias, no me quedaba otra resolución que tomar después de haber conducido mi buque a la "trampa" de Montevideo. En efecto, toda tentativa para abrir un camino hacia alta mar estaba condenada al fracaso a causa de las pocas municiones que quedaban. Una vez agotadas esas municiones, sólo en aguas profundas podría hundir el buque a fin de impedir que el enemigo se apoderara de él. Antes que exponer mi navío a caer parcial o totalmente en manos del enemigo, después de haberse batido bravamente, he decidido no combatir, sino destruir su material y hundirlo...Desde un principio he aceptado sufrir las consecuencias que implicaba mi resolución.

Para un comandante que tiene sentido del honor, se sobreentiende que su suerte personal no puede separarse de la de su navío...Ya no podré participar activamente en la lucha que libra actualmente mi país. Sólo puedo probar con mi muerte que los marinos del Tercer Reich están dispuestos a sacrificar su vida por el honor de su bandera.

A mí sólo corresponde la responsabilidad del hundimiento del acorazado Admiral Graf Spee. Soy feliz al pagar con mi vida cualquier reproche que pudiera formularse contra el honor de nuestra Marina. Me enfrento con mi destino conservando mi fe intacta en la causa y el porvenir de mi Patria y de mi Fuhrer.

Dirijo esta carta a Vuestra Excelencia en la calma de la tarde, después de haber reflexionado tranquilamente, para que usted pueda informar a mis superiores y, si es necesario, desmentir los rumores públicos.

Capitán de Navío (K.M.)
Hans Langsdorff.
Último Comandante del Acorazado Admiral Graf Spee.

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1939.



Capitán Langsdorff, después de haber hundido su buque

Un centenario memorable

Tomás Santillana Cantella

Hace un siglo, en 1907, salió un libro extraordinario, honra y prez de nuestra Marina de Guerra, cual es la *Historia de la Marina del Perú*, de Rosendo Melo Moreno, en su primer tomo. El segundo se publicó en 1911 y el tercero en 1915. A pedido de la Sociedad Geográfica de Lima (carta del sabio Scipión Llona del 30 de octubre de 1906), representó al Perú en la Exposición Marítima Internacional, que se inauguró en Burdeos, en mayo de 1907, con motivo del centenario de la navegación a vapor, junto con los primeros veinte Boletines de la S.G.L. y de la diversa cartografía relacionada con el litoral. La segunda edición de ambas partes fue impresa en el tomo XXI, trimestres II y Iv, correspondiente a 1907.

El autor nació en esta capital el 28 de febrero de 1847, siendo sus padres don Fernando Melo, portugués, y doña Lucía Moreno Gonzales, natural de Pisco, según la partida de bautizo expedida por la parroquia de El Sagrario. Casi nada se sabe sobre sus estudios iniciales, primarios y secundarios. Pero por la producción intelectual de su madurez se prevé una sólida formación autodidacta.

En los archivos de la Marina hay un documento oficial (Orden General de la Armada del 20 de setiembre de 1866), por el cual se reconoce al alumno del Colegio Militar y Naval, don Rosendo Melo Moreno, de 18 años de edad, el despacho de Guardiamarina al 10 de setiembre de 1865. Hay otro, de febrero de 1866, donde se acredita su primer ejercicio profesional a bordo del *Chalaco*, transporte de guerra destinado a trasladar desde Panamá la artillería de grueso calibre que el puerto del Callao quería para su defensa. Siempre a tenor de dicha documentación oficial sabemos que en dicho transporte vuelve a zarpar del Callao, en abril de 1866, con el cometido de fortificar Guayaquil. Tal la razón por la cual no estuvo presente en la gloriosa jornada del 2 de Mayo. También sabemos que a su retorno enrumba a Valparaíso con el fin de fortificar las débiles defensas de ese castigado puerto, a la vista que parte de la escuadra española se propuso ganar el Atlántico por el Estrecho de Magallanes.

Fue en tal ocasión que el *Chalaco* interceptó el mercante *Guiden Star*, al servicio de la marina española. Pieza de archivo es asimismo la baja solicitada por Melo al agravarse la malaria perniciosa, probablemente contraída a las orillas del Guayas, que le impidió continuar desempeñándose en el servicio activo.

Documentación de otra índole, de la época de la guerra con Chile, nos pone en contacto con el reconocimiento oficial, rubricado por Piérola, hacia don Rosendo, que se dio de alta en la Armada dada la emergencia nacional que se vivía, enfatizando "la acción distinguida contra el enemigo, a quien combatió al mando de 125 marineros en la isla de San Lorenzo"; con la cual hostilizó el bloqueo de la escuadra enemiga a nuestro primer puerto.

El principal biógrafo de Melo, Manuel Zanutelli Rosas, en su obra *Callao: Nuestro Puerto* carga las tintas en lo que se refiere al "chalaquismo" de nuestro héroe mazamorrero. El mar, en efecto, no sólo será el *leit motiv* de su vida sino también el de su obra. Muy consciente estaba de que el 70% de su humanidad era agua y de que el 70% del globo terrestre también era agua. Instalado en la Provincia constitucional, se casó con doña Margarita Camacho, en la cual no tuvo descendencia, avecindándose en la calle Paz Soldán Nº 53, el año de 1896, según la *Guía Domiciliaria* de Camilo Carrillo, donde escribió lo mejor de su producción intelectual correspondiente al siglo XX. Más adelante volveremos sobre el particular.

La formación autodidacta de Rosendo Melo, nutriendo con mucha sabiduría su talento natural, se hace patente devorando, entre otras publicaciones capitales de su tiempo, la Biblioteca de Autores Españoles (Desde la formación de Lenguaje hasta nuestros días), o la Biblioteca Rivadeneira (de don Manuel Rivadeneira, donada por la hija de su fundador a la Real Academia Española). De allí que Zanutelli Rosas exalte los méritos literarios de su novela *El Destino*, publicada en Valparaíso en 1870; y de su *Dorila*, editada por Carlos Prince en su imprenta de la calle Belaochaga 136, en 1871. Además de los versos sueltos, de su autoría, aparecidos en los números 68 y 77 de la *Revista Social*, en 1886. A todo lo cual agregamos un trabajo técnico: "Apuntes para la Irrigación del valle de Chira", que estilísticamente está en la misma línea del "Informe en el Expediente de la Ley Agraria", de Gaspar Melchor de Jovellanos, que ganó de por sí una meritoria ubicación en la historia de la literatura española del Siglo de las Luces. Fue publicado también por Carlos Prince, en su imprenta "El universo", el año 1888.

Incorporado a la Marina Mercante reivindicó su condición de "piloto". Además, se dio tiempo para montar un taller de reparaciones y de compra venta de pequeñas embarcaciones. Lo cual le agenció recursos suficientes para redactar y editar *Los Piratas y el Callao Antiguo* (1893) y *El Callao: Monografía Histórica Geográfica* (tres tomos) que, como lo afirma Zanutelli, "es la historia más completa sobre el Callao" o, lo que es lo mismo, "la única historia general del Callao", cuya temática es por su orden:

El Mar del Sur, Callao Antiguo y Callao Moderno. Por aquel entonces también se dedicó al periodismo cuyas hieles no deja de saborear al ser arrestado el 14 de setiembre de 1894, "por los caceristas", durante la guerra civil de entonces, solo por ostentar la corresponsalía de *El Comercio* en el vecino puerto.

Por otro lado, el historiador Raúl Palacios Rodríguez hace bien en resaltar el círculo de amistades que rodeaba a Rosendo Melo, infaltable contertulio de Evaristo San Cristóbal León, ilustre dibujante, litógrafo y pintor cerreño, en cuyo domicilio solía reunirse la crema de la inteligencia capitalina de fines de siglo XIX, representada por Manuel E. Arenas, Carlos Bachean, Luis Benjamín Cisneros, Teobaldo Elías Corpancho, Emilio Gutierrez de Quintanilla, Enrique Guzmán y Valle, Juan Toribio Polo y Domingo de Vivero, entre otros, cuya amistad tuvo gran influencia en la fecunda producción intelectual de Rosendo Melo Moreno.

Con tales antecedentes, el siglo XX recibe a un Rosendo Melo nimbado con el prestigio y admiración de sus contemporáneos ante su erudición y galana pluma. Fue socio del Centro Naval de 1900 a 1906; editor y propietario de *El Auxiliar de Comercio* (órgano informativo de la Cámara de Comercio del Callao), de 1901 a 1908; miembro fundador del Instituto Histórico del Perú el año 1905; miembro destacado de la Sociedad de Beneficencia Pública y presidente de la Junta Departamental del Callao; y miembro activo de la Sociedad Geográfica de Lima desde 1906. Ese mismo año publicó *El Derrotero de la Costa del Perú* en la imprenta de Carlos F. Southwell, de la calle Pando765, registrándose una tercera edición en 1913. Demás esta decir que hasta en el día es lectura obligada de nuestros marinos.

En el verano de 1907 el Capitán de Travesía Rosendo Melo Moreno sacó a la luz el primer tomo de su *Historia de la Marina del Perú*, en la imprenta de Carlos F. Southwell, de Pando 765, Lima. A propósito, el *Boletín* de la Sociedad Geográfica de Lima reproduce la obra en forma descontinuada, desde 1907 hasta 1920. El segundo tomo de la obra fue publicado en 1911 en el taller tipográfico "El Auxiliar del Comercio" (Jr. Ica 793); y el tercer tomo fue publicado en la misma tipografía en 1915. El segundo tomo comprende la navegación marítima mercantil, la Guerra con España y la Guerra con Chile; y el tercero la navegación lacustre y fluvial. Con todo, aparte de publicar otros trabajos técnicos como el "Informe sobre el nombre de la bahía de la Independencia" (tomo. XXXI) y la "Litología de la costa peruana" (tomo. XXXVII), la centenaria institución reconoce en el autor un extraordinario perito en geografía marítima, habida cuenta su conocimiento profundo del litoral, la importancia que da al estudio del mar en la vida nacional, la connotada versación del pasado de la Marina y el impecable manejo del lenguaje náutico. Posteriormente, en 1913, su libro *Hidrografía del Perú* fue premiado por la Sociedad Geográfica de Lima, conmemorando el vigésimo quinto aniversario de su fundación.

Por otra parte, hacemos nuestras las afirmaciones de su biógrafo Zanutelli



Rosendo Melo

Rosas en el sentido que Rosendo Melo "es el primero en abordar el estudio de nuestra historia naval en forma seria y documentada"; y que en toda su obra "se aprecia no sólo su valiosa documentación y sólida formación de marino profesional, agudo y sutil, sino su destreza en el manejo del idioma". De este vasto y sapientísimo estudio que constituye su obra cumbre y medular, la *Historia de la Marina del Perú*, también hacemos nuestros los elogios vertidos por Palacios Rodríguez "por la brillantez de su estilo, lo atractivo de la narración, la imparcialidad de la crítica y su apego a la cronología".

Finalmente, a las 9 de la noche del 26 de noviembre de 1915, a los 68 años de edad, falleció en Lima don Rosendo Melo Moreno, siendo sepultado en el cuartel San Jeremías D 39 del Cementerio General Presbítero Maestro. Formulamos votos porque este centenario sea por todos celebrado en honor de tan excelente historiador e infatigable publicista.

De teniente de sanidad a comando: Javier Pinillos Goicochea

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada

Hoy que el país sufre una grave carencia de valores, es necesario rescatar, resaltar y mostrar la dedicación, valentía, honradez y entrega de los héroes anónimos de nuestra Patria. Uno de ello es el trujillano Javier Pinillos Goicochea, quien como teniente segundo de la Sanidad Naval de la Marina de Guerra del Perú supo poner sus conocimientos profesionales al servicio de su institución y, además, actuó como un auténtico comando de guerra durante el conflicto con Colombia. Para conocer su actuación naveguemos por su historia.

El Teniente Segundo Sanidad Naval Javier Pinillos Goicochea, demostrando en la acción su amor a la patria, ofreció sus servicios en cargos ajenos a su profesión al producirse el conflicto armado con la República de Colombia entre 1932 y 1933. La historia cuenta que la superioridad naval en Iquitos le confió el mando de varios buques fluviales durante los meses que duró el conflicto.

Cumplió importantes responsabilidades con la misma eficiencia que lo hizo un oficial de la marina en la línea de comando general. Su actuación honró a la patria que lo vio nacer, a la Marina de Guerra y su familia. Don Javier Pinillos Goicochea ingresó a la Marina de Guerra del Perú como Alférez de Fragata de la Sanidad Naval. Así lo dispuso la Resolución Suprema del 28 de febrero de 1929. Ejerció la odontología en su primer destino: la flotilla fluvial de Loreto con base en la ciudad de Iquitos. En esta base prestó sus servicios hasta noviembre de 1933.

El primero de setiembre de 1932 un grupo de jóvenes loretanos recogió el sentir de su pueblo y rechazó el tratado de 1929, por el que se cedía a Colombia lo que se llamó el Trapecio Amazónico. Al mando del ingeniero Óscar Ordóñez decidieron capturar Leticia y restituirla al seno de la Patria. Realizada la toma de Leticia, la superioridad naval ordenó al comando de Iquitos dar apoyo logístico. La operación consistía en transportar el material que se enviaba desde Lima a Loreto a través de Masisea, puerto en el río Ucayali.



Teniente Segundo SN (O) Javier Pinillos Goicochea

En esas circunstancias el Teniente Segundo SN(O) Javier Pinillos Goicochea ofreció a su comando prestar servicios distintos a los de su profesión. Así recibió su primer nombramiento. A través del oficio N° 332 fue designado comandante de cañonera. Emitió el documento el Comandante de la Flotilla de Cañoneras, Capitán de Corbeta Hernando Tudela el 22 de setiembre de 1932. La orden fue zarpar al mando del B.A.P. *Cahuapanas* con destino a Masisea. Su misión fue transportar a Iquitos munición, artículos navales, repuestos, gasolina y otros objetos.

Merece destacar el último párrafo de las instrucciones de viaje. EL comando le expresó al Teniente Pinillos que: "la Marina confía en su diligencia para el desempeño de la misión que se le asigna por cuanto constituye prueba de confianza depositada en su persona".

El Teniente Pinillos en su primer viaje como comandante de un buque de guerra se enfrentó a diferentes contingencias, las cuales resolvió con tino y acierto. Lo hizo como si lo hubiera realizado un oficial experimentado.

En su parte de viaje, Iquitos-Masisea-Iquitos del 14 de octubre de 1932, dio cuenta de las dificultades propias de un buque viejo. Resolvió con profesionalismo la rotura de un tubo de caldera y del eje de la hélice. En opinión del historiador naval Capitán de Fragata, Salvador Mariátegui Cisneros, "fueron solucionadas con gran juicio y tino profesional". Destacó igualmente, la pulcritud en la rendición de cuentas de los gastos de viaje. El 9 de octubre el buque estuvo de regreso a su base en Iquitos. Así cumplió la primera misión militar que le fuera confiada a un oficial de Sanidad de nuestra Marina de Guerra.

Las contingencias que se presentaron en este primer viaje pueden considerarse normales en el cumplimiento de una misión, y pueden ser resueltas con facilidad cuando la nave está al mando de un oficial de guerra, pues está preparado para solucionarlas. Pero, en este caso, el comando estuvo a cargo de un oficial de Sanidad Naval, el Teniente Pinillos. Por eso, Salvador Mariátegui contó que: "se hace acreedor al mayor elogio de la superioridad y tan así, que reconociéndolo, continúa al mando del buque para otras misiones".

Segundo viaje

El 28 de octubre de 1932 el comandante de la flotilla de guerra, Capitán de Fragata, Germán Narváez, dio instrucciones de viaje al Teniente Pinillos, Comandante del B.A.P. *Cahuapanas* por medio del oficio N° 432. Le ordenó zarpar con destino a Masisea con la misión de embarcar oficiales y cargamento de guerra con destino a Iquitos. Se les indicó que debían regresar en la noche del mismo día.

Según el oficio del 11 de noviembre de 1932 el Comandante de la Flotilla detalló sobre la no embarcación del contingente de Atalaya. Informó que en el viaje a Masisea el Jefe Provincial de Contamana le transcribió un radiograma del Comandante General de la V Región Militar para que embarcara con destino a Iquitos a veinte hombres de Atalaya.

Pero, al llegar a Masisea encontró que desde hacía varios días deseaban trasladarse a Iquitos catorce jefes y oficiales del Ejército y de la Aviación, veintisiete soldados y abundante material de guerra. Ante esta situación resolvió transportar a este personal y al equipo militar, por juzgarlo de mayor importancia y urgencia. Los veinte hombres del contingente se quedaron en tierra, porque no había lugar en la nave.

El Teniente Pinillos explicó que al tomar tal decisión consideró interpretar debidamente los alcances de la directiva de viaje. Con esta determinación se puede apreciar la capacidad de decisión del comando, quien pese a su falta de experiencia supo, desde el comienzo, decidir convenientemente en asuntos de naturaleza estrictamente militar.

Tercer viaje

Apenas retornó de su segunda misión, el Teniente Pinillos fue nombrando comandante del B.A.P. *Iquitos*, una cañonera ligeramente mayor que el *Cahuapanas*. El Comandante de la Flotilla le ordenó dirigirse aguas abajo hacia el puesto Ramón Castilla en el río Amazonas y a las cercanías de Leticia. El objetivo, escrito en el oficio N° 469, fue embarcar y transportar al punto de destino a 69 efectivos militares, tres oficiales, dos ametralladoras con municiones y víveres que enviaba el comando de la V División.

Las órdenes fueron estrictas. Ningún tripulante podía desembarcar en Ramón Castilla ni en Leticia. A la vez se le dio una labor de inteligencia naval. La directiva fue: "Ud. Teniente Pinillos: tratará de inquirir noticias sobre los movimientos del Crucero Colombiano *Floriano*, según se dice fondeado en puerto brasilero de Tabinga".

De acuerdo al parte de viaje Iquitos-Ramón Castilla Iquitos del 23 de noviembre, Pinillos comunicó a sus jefes el estricto cumplimiento de la tarea.

Cuarto viaje

Antes de concluir el mes de noviembre, exactamente el día 24, se le ordenó al teniente Pinillos conducir el B.A.P. *Iquitos* hacia Masisea y fletar gasolina y material de guerra, para ser colocados en el puerto militar de Iquitos. La tarea se realizó con éxito y los militares peruanos pudieron recibir cuatro cañones con sus accesorios, municiones, 272 fusiles máuser, 330

galones de gasolina para la aviación y otros pertrechos. Además, transportaron a cuatro oficiales y veintinueve soldados.

La destacada actuación de Pinillos originó que el comando lo nombrara Comandante de la Cañonera *Portillo* el 11 de enero de 1993. Sin embargo, los apuros del conflicto bélico obligaron a encargarle: "inmediatamente alistar el B.A.P. *Cahuapanas* y la lancha auxiliar Meteoro para salir al río Napo el día 17".

Quinto viaje

Como Comandante de la Sección de Transporte al sector Leticia-Castilla, dirigiendo la cañonera *Cahuapanas* y conduciendo la lancha *Meteoro* y las albarengas *Napo* y *Manuelita*, se le indicó ir a la boca del río Tamboryacu, para recoger trescientos soldados, quienes acudirían por la trocha del Putumayo. Se le indicó realizar el desembarco lo más rápido posible con el fin de regresar a Iquitos inmediatamente. La orden del Comando fue precisa, contundente y arriesgada: "En caso de que desembarcadas las tropas, el Perú hubiera perdido la acción de armas de Leticia, procurará por todos los medios, ingresar al río Napo e impedir el acceso de la fuerza enemiga, y si estuviera en inminente peligro de que las lanchas que conduce podrían caer en manos enemigas, las hundirá, esto en el caso extremo, pues su primera misión es salvar sus unidades para el Estado". Esta misión por lo delicada honra al comandante que lo recibe. Más aún cuando el designado para ejecutarla, no era un oficial de cuerpo general. Esta orden fue cumplida eficientemente. El 20 de enero de 1933 el Teniente Pinillos fue designado comandante del B.A.P. *Manco Cápac*, con el fin de que esta nave fuera un buque hospital.

Es oportuno mencionar que la flotilla fluvial durante el conflicto estuvo conformada por las cañoneras B.A.P. *América*, *Napo*, *Portillo*, *Iquitos* y *Cahuapanas*, el buque-hospital *Manco Cápac* y los buques mercantes artillados *Alberto* y *Adolfo*.

Entre el seis de marzo y el veinticuatro de abril de 1933 amplió sus misiones, navegando a la frontera del Brasil, exactamente a Tabatinga, conduciendo el B.A.P. *Manco Cápac*. Además, hizo ocho viajes al varadero de Hamacuyacu, para transportar víveres, soldados y militares enfermos, quienes venían de Cotué.

Última comisión

Como en el teatro de operaciones escaseaba la gasolina para los aviones, la superioridad naval envió desde el puerto del Callao un importante cargamento de combustible en el vapor *Marañón*. Desde el comienzo de la navegación hasta su ingreso al Amazonas este buque mercante tuvo una serie de problemas. Ante la necesidad urgente de que el buque arribara a su destino en forma segura, el Comando de Iquitos acordó que al llegar la nave al puerto, un Oficial estuviera listo para conducirla.

El elegido para la tarea fue el Teniente Javier Pinillos Goicochea. El Comandante General de las Fuerzas Navales de Nor Oriente, Capitán de Navío Aurelio de la Guerra, le confió la conducción del vapor



Develación de la fotografía del Teniente Segundo SN (O) Javier Pinillos Goicochea en la sala de Conferencias de la Dirección del Centro Médico Naval

Marañón a través del oficio N° 276 del seis de mayo de 1933. Las instrucciones fueron claras. Tenía que dirigir el navío a Santa Sofía y Pebas, para dejar el combustible. El desembarco debía ser rápido, seguro e infalible. Como era una tarea estratégica, se le ordenó que el *Marañón* desde su arribo a nuestras aguas quedara incomunicado con tierra "de Capitán a Marinero". Finalmente el vapor debía "quedar fondeado a medio río" cuando llegara a Iquitos. Para realizar tan vital objetivo, se dispuso que el *Marañón* fuera escoltado, de día y de noche, por las cañoneras *América* y *Napo*, las más poderosas. También protegieron a la nave una escuadrilla de aviones caza y bombarderos.

En su informe el Teniente Pinillos, en su condición de comandante del vapor, informó que el *Marañón* "ancló en el puerto Esperanza, Brasil, el domingo 14 de Mayo a 0130 horas, habiendo sido despachado el mismo día a 0900 horas". Comunicó que apenas el vapor entró en aguas peruanas "el Comandante del BAP *América*, Capitán de Corbeta Guillermo Lastres, y el suscrito se constituyeron a bordo". Impartió las indicaciones, "para que la tripulación, incluido el Capitán, quedaran a mis órdenes".

Detalló que en Chimbote desembarcó 1.200 cajones de gasolina el día 16 de mayo. Zarpó a Pebas al día siguiente. Aquí desembarcó 200 cajones de gasolina, y "partió a Iquitos a 0900 horas del día 20 para llegar al día siguiente". El parte lleva la fecha de 22 de mayo de 1933.

Como puede apreciarse, esta última y significativa misión fue cumplida con eficiencia como las anteriores. Es

necesario destacar que el Teniente Pinillos demostró técnica para ejercer el comando de una nave mercante, que era de porte mayor y de gran valor militar. Mostró valor en dirigir una nave que transportaba combustible, en momentos que nuestra aviación no disponía de suficiente combustible. Y actuó con sagacidad en su relación con la tripulación, que había estado amotinada. Es necesario subrayar que la escolta naval y aérea confirmaba la trascendencia de la misión, pues según informes de inteligencia era probable un ataque de la aviación colombiana.

El Comandante Salvador Mariátegui dice que "las misiones cumplidas por el Teniente de Sanidad Naval Javier Pinillos ponen de manifiesto el alto concepto de la superioridad, ya que fueron distintos Jefes de quienes recibió sus nombramientos, en virtud de su valor, capacidad y moralidad de este oficial. Se comprende su primer nombramiento en los inicios del conflicto por la carencia de oficiales de comando, pero es prueba del concepto y confianza que tuvo de él la superioridad el mantenerlo durante los meses que duró la contienda ejerciendo comando de naves cuando ya habían suficientes oficiales de guerra enviados desde Lima".

Finalizado el conflicto el Teniente Pinillos continuó brindando sus servicios profesionales en la escuadra y dependencias de tierra de la Marina de Guerra del Perú. Ascendió hasta el grado de Capitán de Fragata, jerarquía máxima que concedía la Marina a los odontólogos.

Pasó a situación de retiro el 13 de julio de 1956 por límite de edad. El 8 de octubre del mismo año fue condecorado con la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Oficial: "por haber prestado voluntariamente meritorios servicios ajenos a su profesión en el grado de Teniente Segundo en los años 1932 - 1933 durante el conflicto con Colombia.

Al tomar conocimiento del valioso aporte profesional del distinguido médico de la Sanidad Naval, en el año 2006 cuando era Comandante General de la Marina, el Almirante Jorge Ampuero Trabucco, se realizó en el Centro Médico Naval, una ceremonia de homenaje, la cual fue presidida por el entonces, Inspector General de la Marina, Vicealmirante Eduardo Darcourt Adrianzén en compañía del Director de Salud y Centro Médico Naval, Contralmirante Wladimiro Giovannini y Freire así como familiares del recordado marino.

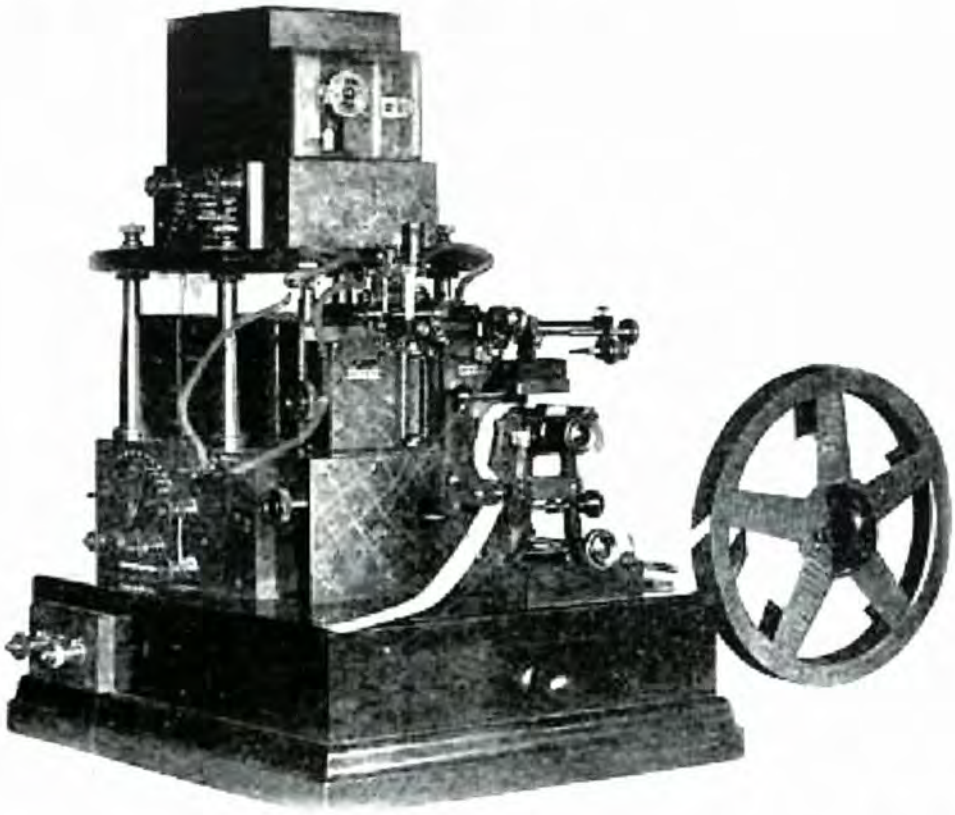
En la ceremonia, el Vicealmirante (r) Javier Pinillos Cabada y el Vicealmirante Darcourt develaron una fotografía del Teniente Pinillos en la Sala de Conferencias de la Dirección y luego se le entregó al representante de la familia, una placa y escudo de la Marina de Guerra del Perú.

Como permanente testimonio de reconocimiento, en el umbral del aula de estudios del Departamento de Estomatología, se colocó la placa en la cual ha quedado perennizado el nombre del Teniente Segundo SN (O) Javier Pinillos Goicochea.

A 100 años de la primera comunicación inalámbrica en nuestra Armada

T1. Telecomunicaciones
René Ayerbe Gómez

Principios, evolución y trayectoria de la telegrafía



Sifón Registrador: Este sensible instrumento registraba gráficamente sobre una tira de papel, mediante una línea ondulada, el despacho enviado a lo largo de un cable submarino. Una onda, a lo largo de la línea media, representaba un punto y, al otro lado, una raya.

Introducción

Cada 28 de Agosto de todos los años, el radio-comunicante o telemáticos ahora, celebran un aniversario más del inicio de la era de las comunicaciones inalámbricas en nuestra Marina de Guerra, como un episodio trascendental dentro de nuestra historia naval en lo que a innovaciones tecnológicas se refiere.

Este hito se inicia con el arribo en 1907 de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, adquiridos en Inglaterra, los que contaban con los últimos adelantos de la época y, en el caso de las comunicaciones, traía la telegrafía sin hilos. Me imagino la emoción de la primera dotación de telegrafistas de ambos cruceros que después de una larga travesía por el Estrecho de Magallanes llegaron al puerto del Callao ante la mirada de la débil pero valiente flota naval que teníamos hasta ese entonces después de la Guerra de 1879, y comentar henchidos de emoción sobre las bondades que traían, y que podían realizar con el nuevo invento de Marconi.

A 100 años del famoso enlace de comunicaciones inalámbricas a 280 millas de distancia que realizaron nuestros cruceros, y tan igual que la oficialidad de la época tuvieron la visión de modernizar nuestra unidades y dependencias, para mantenernos a la altura de las grandes potencias navales en lo que a innovaciones se refiere, también lo tuvieron en el área de comunicaciones, y durante todos estos años, los que hemos laborado en esta área, hemos sido favorecidos por el Alto Mando Naval al poner la ciencia y la tecnología cambiante al alcance de nuestras manos para que, a través de nuestros conocimientos, logremos cumplir con la misión de tener al Comando siempre comunicado con la fidelidad, rapidez y seguridad que nuestra Institución y nuestra Nación nos los pide.



El principio de las comunicaciones

Desde tiempos primitivos, el hombre siempre ha tratado de acortar la distancia a través de la cual pueda comunicar sus necesidades. Para el envío de sus mensajes, utilizaban medios como: tambores, señales de humo, signos y otros detalles que han ido inventando o descubriendo utilizando la velocidad del sonido.

Charles Darwin, padre de la teoría moderna de la evolución (1809-1882) ve esta manifestación social como una condición primordial dentro de su hábitat y destaca la importancia de la comunicación y de la expresión en la supervivencia biológica.

De este modo la ciencia y la historia manifiestan que el ser humano, aparte de sus necesidades básicas como la alimentación y la vivienda, se consideró fundamental el establecer un medio de comunicación que pueda identificar sus ideas y pensamientos para poder sobrevivir dentro de su medio .

El principio de las comunicaciones de nuestros ancestros fueron sufriendo modificaciones a lo largo de los miles años que poblaron nuestro territorio, los signos o señales se fueron convirtiendo en un lenguaje que con el tiempo fue la base para su idioma que les permitió interrelacionarse durante nuestro pre-incanato e incanato. Nos han dejado muestras como parte de su cultura y que hasta hoy muchos de ellos aún no han podido ser descifrados, manteniéndose en perfecto estado de conservación como, por ejemplo, las diversas pinturas rupestres en cuevas, señales místicas labradas en piedras, mantos con detalles, expresiones en pinturas etc.

Mientras tanto, por el mundo, los científicos, fueron descubriendo, investigando e inventando medios y herramientas necesarios para reutilizar lo que la naturaleza tiene aún dormido y de esta manera poder brindar a la humanidad la posibilidad de acortar tiempo ganando largas distancias para establecer una comunicación fluida.

En síntesis, podemos asegurar que la humanidad desde que fue creada, fue acompañado de un lenguaje o medio de comunicación, siendo su herramienta principal para su sobrevivencia, pudiendo utilizarlo de la mejor manera en las situaciones que se le presente.

Las Comunicaciones desde la época incaica

Efectuando una regresión en la historia y el tiempo, nos situamos en nuestra cultura incaica donde "*se considera que el Imperio fue fundado por Manco Cápac en el siglo XI (...) tenía una población de 12 millones de habitantes, ciudades importantes y un gran desarrollo social y económico. Se le conocía con el nombre de Tawantinsuyo*".[1]

El Tawantinsuyo "*fundado a principios del siglo XI en el Cuzco, llegó a extenderse por la parte central y occidental de América del Sur desde los 2° al norte del Ecuador, hasta los 35° de latitud sur. Comprendía de esta manera, toda la región de la costa y de la Cordillera de los andes, desde el Río Ancasmayo, en las inmediaciones del Nudo de Pasto en Colombia (2° de latitud norte) hasta el río Maule en Chile (35° de latitud sur) llegando a comprender el sur-este toda la región andina de la actual Republica de Bolivia y el Nor-Oeste de la actual República de Argentina*"[2]

Este imperio incaico era el más importante que existía América del sur, tanto por su notable adelanto cultural como por su vasto dominio territorial y dentro de esta cobertura nace una herramienta que permitió el engrandecimiento del Imperio incaico; *las comunicaciones*, estableciendo un pleno contacto con lo suyos a través de un medio humano de gran importancia

1 Ponz Muzzo, Gustavo, *Historia del Perú*. Cap. VII. Lima, 1961. p.102
2 Id. p. 154.

para el desarrollo del imperio, debido a que nuestro territorio accidentado necesitaba que los uniera: el Chasqui[3].

El Inca utilizaba a los chasquis para transportar los mensajes escritos y hablados, quienes uniendo tramos a través de un circuito de vías, llevaban los manatos del supremo gobernante hasta los confines de su territorio para que se cumplieran. Ahí nace la rigurosidad de las comunicaciones estableciéndose normas, claves, medios, tiempo y velocidad (Seguridad, Rapidez e Inteligibilidad), pues existían temas de suma importancia económicos, contables o situaciones militares y para ello utilizaban el Quipu[4], instrumento que era leído e interpretado por especialistas como eran los Quipucayoc[5].

Llegan los conquistadores.- Su influencia en las comunicaciones.

Después del descubrimiento de América, (1492) en Europa nace la intención de descubrir nuevas tierras hacia el Oeste de este continente. Y es así, que los españoles desde 1509 empiezan a enviar nutridos viajes donde por conquistas realizadas toman conocimiento que existía más al sur del istmo (hoy Panamá y que en ese entonces era conocida como Santa María la antigua) un imperio rico en oro y plata.

Estas expediciones traen consigo algunos inventos y descubrimientos que a mediados del siglo XV Europa ya los utilizaba; brújula, pólvora, papel, imprenta.

Tawantinsuyo – Coloniaje - Virreinato

Después de muchas penurias y largas travesías, Pizarro y su hueste, ingresan al Tawantisuyo exactamente por el Chinchaysuyo. Luego de conquistar a sangre y fuego y fundar ciudades, hace acopio de noticias sobre la situación del imperio a través de un indio llamado *Filipillo* que había acompañado a Pizarro en su tercera expedición. Esto le permite introducirse más en nuestro territorio utilizando las rutas trazadas por los *Chasquis*.



Típica indumentaria del hombre-correo de la época incaica.

El Chasqui

Durante la conquista y el coloniaje se vio precisamente el funcionamiento de los Chasquis. El historiador naval José Valdizán Gamio, en una de

3 *Corredores al servicio del gobierno que llevaban las órdenes y disposiciones del Inca.*
4 *Instrumento de contabilidad muy importante en el Tahuantisuyo. Hecho de cuerdas de colores.*
5 *Especialista en leer los Quipus.*

sus grandes obras nos aclara y da veracidad a la versión que antecede, pues precisamente para evitar seguir sufriendo daños el Virreinato del Perú, el Virrey Francisco de Toledo toma las debidas precauciones "*como en caso de sobrevenir cualquier entrada sorpresiva de corsarios o piratas a las aguas del virreinato, se tornaba imprescindible disponer de* comunicaciones rápidas y eficientes *que llevaran las noticias a los puntos estratégicos mas necesitados de información, el de Toledo recurrió a un sistema probado como seguro para esta clase de cometidos: el de* "Chasquis". *(...) En este caso el Gobernante español, conocedor de las dificultades que presentaba el terreno de la Región de los Llanos –que así llamaron inicialmente a la costa del Perú conquistadores y cronistas- volvió sus ojos al practicismo indigena, para apoyarse en las enseñanzas ancestrales de los incas. (...) La magnífica red caminera que se extendía a increíbles distancias del Cuzco, garantizaba el cumplimiento cabal de su propósito en caso de emergencia*"[6].

En otro punto de su libro, cita al historiador Arnold Toynbee quien dice que, "*los incas, igualmente, consolidaron sus conquistas por medio de caminos, Un mensaje podía ir del Cuzco a Quito, distancia de mas de mil millas en línea recta, y acaso, por camino, unas quinientas millas mas, en unos diez días*" (Estamos hablando aproximadamente de 2,800 kilómetros).

Lo que el Virrey quería era prevenir los ataques que en ese entonces sufria ante las incursiones de uno de los mas famosos corsarios como era el inglés Sir Francis Drake. "*Toledo ordenó poner en práctica el sistema de Chasquis como una medida transitoria y pasajera, vigente solo mientras durase el peligro que significaron los corsarios*"[7]

Entre los siglos XV al XVII, en nuestro continente se mantenía como medio de comunicación con el mundo, la navegación, donde goletas, bergantines, galeones se convertían en el medio oficial de transporte de información escrita y hablada que lógicamente por la distancia marítima y terrena, cualquier novedad tardaba muchos meses en llegar a su destino final, o que en ocasiones también se perdían (a consecuencia de los famosos piratas y corsarios que descubrieron vías de acceso como el Estrecho de Magallanes). En territorio peruano se venían utilizando a los arrieros y animales traídos por los españoles (caballos y mulas), los cuales se constituyeron el transporte más idóneo y común para establecer una comunicación entre los pueblos mas alejados.

Inventos y descubrimientos americanos y europeos durante nuestra etapa virreinal

Contando con el Chasqui en un principio, luego con los arrieros y sus acémilas traídas por los españoles que a la vez sirvieron

6 *Valdizan Gamio, José.* Historia Naval del Perú. *Tomo I*, p. 159
7 *Ibídem*

para el transporte de las comunicaciones escritas dentro del territorio, en otras latitudes, específicamente en Europa y Estados Unidos ya se habían experimentado aparatos rudimentarios antecesores del telégrafo en el siglo XVII. En el siglo siguiente, varios físicos experimentaron con cables submarinos, y telégrafos de agujas, para lograr una comunicación rápida que reemplazara los sistemas que hasta ese momento se manejaban con palomas mensajeras y personas-correos.

Los inventos no aparecieron solos y aislados, sino que un descubrimiento es consecuencia de algún hallazgo anterior. Así pasó con el *telégrafo*. Se inventó la pila, la electricidad, el ferrocarril, cosas que se fueron complementando para ir necesitándose entre sí y dar lugar al nacimiento de nuevos inventos y descubrimientos.

El telégrafo inalámbrico como medio de comunicación fue precedido –situándonos en el ámbito naval– por otros sistemas muy antiguos como las *banderas y señales por banderas* para establecer comunicaciones de carácter informativo o evolutivo durante las maniobras de la flota naval de la época. "*En el caso de la Royal Navy habría que transcurrir casi un siglo para que una nueva señal hiciera su aparición en los palos de sus buques. En efecto, a mediados del siglo XVI la "Old Jack" izada en el palo obenque asumió el significado de "Consejo de Guerra", mientras que una bandera roja era usada para llamar a los capitanes a bordo. La cantidad de señales por medio de banderas fue creciendo a medida que transcurrían los años, aumentando a cada vez mas el número de ellas. A fines del siglo XVIII se efectúan los primeros intentos de regular su uso por parejas, multiplicando de esa manera sus posibilidades*".[8]

Debido a las guerras que sucedían en países europeos, se tuvo que incentivar la creación de formas de dar órdenes que a la postre llevó inclusive a la creación de libros de señales con "*códigos numéricos para ser usados con banderas*".

Con respecto a la antigüedad del uso de las comunicaciones a bordo, encontramos datos donde se manifiesta que "*Sólo en 1689 apareció en Gran Bretaña el primer libro de señales propiamente dicho, mientras que en 1691, con motivo de la revisión de las Fighting Instructions de 1673, y de la edición de cuatro banderas simples, se pudo ampliar el sistema. Hay que precisar que en 1790 se imprimió el Signal Book of the Ships of War, que permitió expresar 9,999 ideas diferentes*".

En otra parte del mismo texto encontramos que "*el siglo XIX fue testigo de un adelanto que ya al comenzar la centuria se hizo pronunciado; Sir Home Pophan, en 1800, es decir antes de la improvisada aventura guerrera que en compañía de Beresford lo llevó contra Buenos Aires, y de la reprimenda que se ganó de una corte marcial, preparó* el primer libro de señales que permitía expresar con banderas las letras del alfabeto, *el cual también incluía diccionarios de palabras útiles que podían transmitirse en tres izadas. Este libro, revisado por su autor, fue entregado a la*

8 *Ortiz Sotelo, Jorge. Revista de Marina, año 66 N° 1-2 vol.365*

Marina Real de manera oficial en 1816. Reeditado en 1827, se dividió en tres volúmenes; el Libro General de señales, el Libro léxico (vocabulario) y el de señales nocturnas y de niebla"

Por ultimo, y esto para confirmar el inicio del uso oficial de las comunicaciones por medio de señales de bandera, "*en 1857 se editó, para uso internacional, el Comercial Code of Signals que en 1880 pasaría a ser el International Code*"[9].

En el Perú, para los conquistadores y luego en la época virreinal, fue una constante preocupación –según los relatos de los historiadores– el acceder a vías de comunicación venciendo la agresividad de su territorio, pues para aprovechar sus riquezas deberían estar conectadas sus regiones estableciendo enlaces viales y de comunicaciones entre la Costa, Sierra y la Montaña y estos con el Pacífico y los ríos amazónicos. Esta situación y a pesar de que nuestros las políticas después de la Independencia incluyeron como puntos esenciales la irrigación y caminos, se ha visto que la preocupación sincera y decidida por dotar al Perú de vías de comunicación se inició durante los gobiernos del Mariscal Don Ramón Castilla.

Dejando atrás la etapa de la colonización, corsarios y piratas, e inclusive a los Chasquis y muchos años de virreinato hasta nuestra emancipación, arribamos a mediados del siglo XIX donde nuestras autoridades políticas y autoridades navales estaban abocadas en adquirir naves tanto en Europa como en los Estados Unidos, los cuales deberían tener características "innovadoras", (que a nuestro entender también deberían incluirse las comunicaciones), pues es necesario detallar que nuestras naves de guerra entre las décadas del 50 al 70 ya contaban abordo con los últimos inventos de ingeniería y artillería, pero no se conoce que haya existido algún sistema de comunicaciones aparte de la existencia de las señales por bandera. Un hito importante en el desarrollo de la navegación mundial sería la generalización del empleo de buques a vapor en las marinas, entre las décadas de 1850 a 1860. Este adelanto traería sus propios requerimientos de enlace, llevando a la revisión y actualización de casi todos los códigos entonces existentes. Con esto queremos manifestar que las señales por banderas (cuya existencia estaba vigente en Europa) tendrían que sufrir modificaciones constantes considerando el uso de códigos para enviar señales que relacionen movimientos de velocidad y secuencias de ataque artillero, debido a los grandes inventos que se sucedían uno tras otro. Lógicamente en Europa y Estados Unidos.

No existe mayor información histórica sobre el uso táctico de las banderas e insignias en la Marina de Guerra del Perú durante el siglo pasado. Sin embargo, hay apuntes como que el mismo año de nuestra independencia (1821), se dispone que se adopte "*La ordenanza de 1802, que como es sabido se utilizó hasta la segunda mitad del siglo XIX, por lo menos parcialmente, consagra el titulo vigésimo*

9 *Romero Pintado, Fernando. Hist. Mart. Del Perú. Tomo VIII Vol. I , La Repùblica 1850-1870,* p 182.

*noveno "*banderas e insignias*" pero, en realidad, trata casi enteramente de las últimas y no contiene ninguna referencia o empleo táctico de señales*"[10]

Uno de los grandes inventos, la telegrafía como sinónimo de rapidez

Se dice que la ciencia aplicada a la tecnología permite el descubrimiento y la invención de maquinarias y de nuevos elementos que puestos al servicio del hombre le prestan enormes beneficios y logros para su desarrollo dentro de la sociedad. De lo cual estamos completamente de acuerdo y precisamente esto va ocurriendo en los países industrializados de Europa y los Estados Unidos entre los siglos XV al XVIII, como lo estamos describiendo.

Que pasaba en Europa?. Pues la revolución de las comunicaciones comienza con el invento del código Morse, donde no podemos dejar de reseñar a su mentor, Samuel Morse.

Morse, Samuel Findley Bréese (1781-1872) Inventor estadounidense nacido en Charlestown, Massachussets. En 1839 presenta su primera invención, consistente en el alfabeto que lleva su nombre. Sus inventos solo se tomaron en serio después que en el año 1844 se transmitiera un resultado electoral entre las ciudades de Baltimore y Washington.

El código Morse que actualmente conocemos y que hasta algunos años utilizábamos en nuestras unidades navales y en todo el territorio nacional, consiste en emplear dos señales eléctricas: una corta (punto) y otra larga (raya). Las letras del alfabeto de este código Morse son todas resultantes de una combinación distinta cada una, de esos puntos y rayas.

Las noticias que traían las embarcaciones españolas, portuguesas e inglesas constituidas en empresas, nos daban a conocer a través de sus medios periodísticos traducidos por los nuestros, que los ferrocarriles ya existían veinte años atrás en Inglaterra y que ya se había inaugurado el primer ferrocarril del mundo conocido como la famosa línea entre Stockon y Darlington, estrenada el 27 de Setiembre de 1825 gracias al genio del inglés Stephenson. En América del Sur, donde aun no corría todavía ningún ferrocarril, "*don Ramón Castilla decretó la construcción de uno entre Lima y Callao (1845). Su construcción se inició tan sólo en 1850 y en mayo de 1851 estaba funcionando. Fue el primer ferrocarril del Perú y a su vez el primero en Sud América*"[11].



Manipulador telegráfico utilizado desde el principio de la era TSH hasta la introducción del correo electrónico

10 Ortiz Sotelo, Jorge. ob. cit.

En el Perú como en otros países sudamericanos, los gobiernos tuvieron mucho interés en contar con las vías de comunicación que pudieran unir sus pueblos, y esta actividad permitió que empezaran los trenes a tener vigencia en 1851... *"Tuvo así Castilla la satisfacción de ver culminada una obra que anhelaba, antes de la terminación de su presidencia. El 5 de abril los trenes llegaron a la estación provisional de la Salud prosiguiéndose el tendido de los rieles en las calles de Lima"*[12]

Ramón Castilla –Presidente del Perú– en medio de sus conflictos políticos y partidarios Intuyó que el Perú necesitaba de una escuadra moderna, y así, antes de llegar a la presidencia de la República, le dijo en carta personal al General Cisneros desde el Callao el 17 de febrero de 1845 (...) *"y en tres años de paz daré a la nación tres vapores de guerra capaces de hacer respetar sus derechos". El 1ro de agosto podía noticiar a Cisneros diciéndole que "la Escuadra que principio a reemplazar... un buque de guerra que acabo de comprar" (se refería al bergantín Almirante Guise)*

El libertador planeó desde antes de ser presidente y de una manera previsora lo que debería hacer para tener una Marina eficiente y fue que posteriormente al cabo de asumir su mandato, empezó enviando comisiones de estudio a las dos grandes potencias navales de esa época con la consigna de adquirir naves convenientes y que de paso deberán ampliar sus conocimientos navales. (*Era Comandante General de Marina el Capitán de navío. Francisco Forcelledo*).

También se le atribuye a Ramón Castilla, que en su segundo gobierno *"se estableció el alumbrado a gas en la capital (mayo de 1855), siendo Lima la primera ciudad en Sud-América que tuvo tal iluminación. Estableció el servicio telegráfico entre la Capital y el Callao siendo la primera línea establecida en Sud-América (abril de 1855)"*[13]. (Telégrafo, según la etimología de la palabra, quiere decir escribir de lejos)

Arribamos al año 1855 donde gracias al gobierno de Ramón Castilla contábamos con este invento que fue la *Telegrafía* transportada por medio físico (instalaciones a través de postes similares a los de la luz eléctrica) y que utilizaba el código Morse. Y en relación al tiempo no estábamos tan distantes de los últimos inventos europeos o americanos, pues si en 1836 salía este invento recién en 1844 se transmitió el primer telegrama. En 1855 inaugurábamos en el Perú.

(A Don Carlos Paz Soldán se considera el introductor del telégrafo en el Perú. Fundó en 1867 la Compañía Nacional Telegráfica, a la que el gobierno dio amplias facilidades, con el propósito de instalar en todo el territorio nuevas líneas, que en algunos casos iban paralelos a las vías del ferrocarril).

Debemos mencionar que el avance observado hasta el momento ha escalado en forma muy rápida dentro nuestro territorio y todo esto debido al comercio

11 *Pons Muzzo, Gustavo. Historia del Perú Contemporáneo*, p 162
12 *Romero Pintado, Fernando. PHistoria Marítima del Perú. Tomo VI, Vol. II*, p 309
13 *Pons Muzo, Gustavo. ob. cit.*, p 170

y la industria que con mucho auge se desarrollaba. Y en esta parte es necesario conocer lo que sucedía tanto en Europa como en los Estados Unidos pues no podíamos desprendernos demasiado de los últimos gritos de la moda en lo que a ciencia respecta. He aquí algunos alcances sintetizados a los que consideramos mas importantes, por su contribución con las comunicaciones:

Eminentes personajes y su legado en la historia.

Hasta antes de la aparición de las comunicación inalámbricas, destinadas a unir el mundo, muchos físicos, médicos, matemáticos y en general científicos de todas las latitudes, fueron inventando y descubriendo un sinfín de instrumentos fundamentalmente vinculados con la energía eléctrica que conllevaron a que las comunicaciones entre los seres humanos viajasen a la velocidad de la luz.

El inglés Michael Faraday descubrió la Inducción electromagnética que permitió producir la energía eléctrica y como consecuencia, James Clero Maxwell en 1867 presentó su teoría de la creación de las Ondas Electromagnéticas y su Propagación por el Espacio.

Estos dos descubrimientos permitieron al físico estadounidense Alexander Graham Bell en 1876 realizar la primera conversación telefónica entre Boston y Cambridge.

Mientras tanto en Alemania el Ingeniero Emil Berliner se proclamó en 1887 como precursor de la grabación de voz y de la música en disco.

Pero cada vez mas cerca a lo que sería la telegrafía, estarían los trabajos de un médico francés, Edoudard Branly, quien descubrió el Principio de la Telegrafía sin Hilos (TSH), sobre la base a las ondas herzianas. Aquel galeno, inventaba en 1890 el primer detector de ondas radioeléctricas, dando inicio al principio de la telegrafía sin hilos.

Aparece entonces para completar esta historia de las telecomunicaciones, el físico alemán Heinrich Hertz, quien realizó la primera transmisión sin hilos, demostrando mediante un dipolo la existencia de las ondas electromagnéticas formuladas por Maxwell.

Para la propagación de estas ondas a larga distancia faltaba un dispositivo que permitiese llevar a cabo tal propósito. Su inventor, sería el físico ruso Alexander Stepanovich Popov, quien ideó la antena. Este elemento sirve precisamente para radiar y captar las ondas electromagnéticas. Popov, por su invención, sería premiado en 1909 con el premio Nóbel en Física.

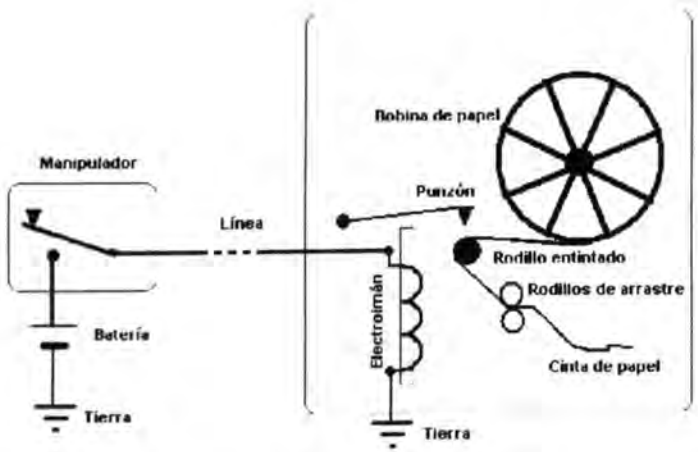
Hasta aquí podemos observar que entre otros grandes inventos, el principio de las comunicaciones eléctromagnéticas surgen precisamente de tres elementos indispensables para establecer el sistema de radiocomunicaciones: el oscilador de Hertz, el detector de Branly y la antena de Popov. Claro que habría que realizar un análisis muy profundo para ver quien es el primero que idealizó este revolucionario invento, pero ello, en todo caso, es un tema secundario.

Sin embargo, para que aquellos inventos pudiesen ser empleados en beneficio de la humanidad, falataba llevarlo a la práctica y

con ello su difusión masiva. Y ello ocurriría gracias a la genialidad e inventiva de un italiano: Gugliemo Marconi, quien pasaría a la historia al realizar experimentos definitivos, que le proporcionaron el título de inventor de las radiocomunicaciones a gran escala.

- *Guglielmo Marconi* (1875-1937). Ingeniero eléctrico italiano. El 14 de mayo de 1897, establece una lograda comunicación telegráfica inalámbrica entre las poblaciones de Lavernock Point y la isla Flatholm, en el canal de Bristol y que se hallan entre sí separadas por unos cinco kilómetros. En 1898 se transmitieron por T.S.H. las regatas de Kingstown y al año siguiente Francia e Inglaterra se unen telegráficamente. Año 1902: Marconi, desde la estación Glace Bay (Nueva Escocia), envía el primer mensaje entre Canadá e Gran Bretaña y en 1903 el primero entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

*En 1899, ocurrió la primera demostración del valor de las comunicaciones por radio para dar más seguridad a los viajes en el mar, cuando la tripulación del barco "*R. F. Mathews*" pudo salvarse después del choque del barco con un faro, gracias a la llamada de auxilio por radiotelegrafía. Pero en realidad se puede decir que la* Era de la Telegrafía sin Hilos comenzó un crudo día, 12 de diciembre de 1901, a las 12:30 p.m. *y después de elevar la antena receptora con globos y papalotes hasta 120 mts. de altura, en unos barracones abandonados en San Juan de Terranova (Canadá) donde Marconi ayudado por los Srs. Paget y Kemp, consiguió captar una serie de tres puntos, la letra S del código Morse, una señal que acababa de recorrer los 3.600 kilómetros que separaban a Marconi de (Poldhu) Cornwall, en Gran Bretaña (Inglaterra). Esta señal fue la culminación de muchos años de experimentación.*[14]



Circuito Telegráfico de recepción y transmisión utilizado por Marconi

14 *Extracto obtenido por Internet: www.google.com.pe "Grandes Inventos".*

Después del suceso trasatlántico de Marconi en el año 1901, en los Estados Unidos se registra un desarrollo vertiginoso en la autoconstrucción y experimentación de aparatos TSF (telegrafía sin hilos). Fue este mismo Dr. Lee De Forest que dio inicio a las primeras emisiones de radio de música y voz.

La influencia tecnológica en el Perú y países sudamericanos

A finales del siglo XIX e iniciado el siglo XX, con el telégrafo y el teléfono, el hombre de aquella época, tanto en Europa como en los Estados Unidos, ya podía comunicarse a grandes distancias (pero solo entre los puntos o ciudades donde llegaban estos cables), e inclusive a través de los mares, gracias a los cables submarinos, Todavía quedaban incomunicados los barcos, vehículos de la época y zonas poco pobladas, en los cuales los gobiernos no daban la debida atención.

Debemos resaltar el tema del servicio cablegráfico –como se conocía en ese entonces a las comunicaciones a través del cable submarino– pues "*esta magnífica obra del cable submarino permanente que se tendió entre Inglaterra y Francia en 1851, habían seguido el sobresaliente trabajo de igual naturaleza realizado en 3,000 millas del Atlántico, para establecer un servicio intercontinental de prueba (1858) y el tendido del cable permanente, en 1866. No transcurrió ni un año sin que comenzaran las negociaciones para introducir en la costa del Pacífico sudoccidental este sistema de comunicación. En Setiembre de 1867 J.M. Simonton, presidente de la Hispano-American and Intercommunication Company (Compañía Hispanoamericana y de intercomunicaciones) se dirigió al Secretario de Estado pidiéndole que instruyera al representante diplomático de los Estados Unidos en Lima que apoyara a don Mariano Arosemena para que consiguiera una concesión y ayuda gubernativa para establecer un servicio telegráfico mediante cable submarino entre Chile, Perú y Panamá, que posteriormente se conectaría a la línea tendida ya entre la costa de Florida y la isla de Cuba*".[15]

Y fue durante el gobierno de don Manuel Pardo y Lavalle (gobernó de 1872 a 1876), en que se estableció por cuenta de una empresa particular, el cable submarino con Chile y Panamá, ingresando el Perú en la era de las comunicaciones telegráficas con el resto del mundo

En 1921, los principales países del mundo estaban unidos por 530 cables submarinos, con una longitud total de 387.200 kilómetros. Entre ellos, se hallaba el Perú.

Comunicaciones durante los conflictos de 1866 y 1879

Como se manifestó anteriormente, la telegrafía fue el medio ideal para las comunicaciones terrestres edurante el s.XIX y que entre las décadas del 60 y el 80, se pusieron al servicio de nuestra fuerza naval a través de los distritos postales instalados a lo largo de nuestra costa (que

15 Romero Pintado, Fernando. Hist. Mar. del Perú. La Republica . 1850-1870. tomo VIII. Vol. 1, p 583

en total existía 22 hasta 1877, de acuerdo a la Estadística de Correos y Telégrafos del Perú, que se encuentra en la Biblioteca de la Municipalidad de Lima),

Por esa época, cada nave al arribar a un puerto, tenia que acudir a una de las oficinas del distrito postal correspondiente al lugar de recalada, en donde recibía o despachaba los telegramas hacia sus respectivos comandos. Y de esta manera mediante la cual se podía enviar o establecer comunicación con puntos lejanos desde Lima, como Iquique por el sur y Piura por el norte, con la información y órdenes de caso, tal como se puso en práctica durante la Guerra con España. Cabe resaltar que las comunicaciones abordo o comunicaciones internas eran dadas mediante el uso del Plan de Señales

En 1871, debido a la necesidad de satisfacer las comunicaciones en nuestra marina, ante los adelantos que introdujeron los buques a vapor en nuestra escuadra, un grupo de oficiales dirigidos por el Contralmirante Domingo Valle Riestra, se dedicaron a confeccionar un plan de señales, cuyo proyecto fue aprobado el mismo año por el Presidente de la República, debiendo adoptarse y comenzar a regir en la Escuadra. (Existe un ejemplar del Plan de Señales de 1871 en el Museo Naval del Perú)

En este plan de señales podemos encontrar los pabellones para buques de guerra y mercantes, un plan de señales que contiene 19 banderas enumeradas del 1 al 10, donde se incluia una bandera telegráfica. También existían señales nocturnas. Los actuales indicativos de llamada eran conocidos como "inteligencias de los buques" . Allí figuran además, las inteligencias de los once buques de la Escuadra de aquella época: *Independencia, Huáscar, Apurímac, Manco Cápac, Atahualpa, Unión, Chalaco, Tumbes, Mairo, Loa* y *Marañon*.[16] La autoría de dicho plan, corresponde al aquel entonces capitán de navío Aurelio García y García

Posteriormente, en el transcurso del año 1879, la Dirección de Telégrafos cobró gran actividad al construir nuevas líneas y realizar un mantenimiento a las existentes, a fin de que fuera rápida y eficiente la comunicación. Luego, una vez declarada Guerra del Pacífico, Carlos Paz Soldán, quien era ingeniero especializado en telegrafía *"Construyó líneas para establecer la comunicación con los frentes, en San Juan, Miraflores y Chorrillos" (...) Se establecieron escuelas gratuitas para que no faltaran servidores y se llamó a todos los telegrafistas que habían salido del Ramo. Se envió material para establecer los servicios entre las ciudades del Sur: Puno y Arequipa, Arequipa y Mollendo, Moquegua, Ilo, Arica, Tacna, Pisagua e Iquique. Además del mencionado Plan General de Señales, ya descrito, la Marina de Guerra del Perú ingresaría al fatídico año de 1879 con otros planes para fines específicos: el Plan Internacional de Señales; el Plan para comunicación con las plazas y fuertes de la República, tales como el Callao y Arica; y la denominada Clave Telegráfica, preparada por Félix Antonio Deglane"*[17]

16 Ortiz Sotelo, Jorge, ob. cit., p 63
17 Ibidem.

En la campaña naval de la Guerra del Pacífico, se pudo probar estos planes, como por ejemplo en la incursión de la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* en aguas chilenas (combate de Chipana), donde se emite la señal "*Formación en línea de combate*".

Durante las correrías del *Huáscar* y la *Unión*, como apunta el historiador Jorge Ortiz Sotelo, se emplearía durante la captura de varios buques chilenos entre ellos el transporte *Rímac*, se usaría la sección del plan correspondiente a averías, pues la *Unión* fue sorprendida por mal tiempo cuando acompañaba el *Huáscar*. En el combate de Angamos, el empleo de señales entre la Unión y el Huáscar fue muy limitado, puesto que entre las pocas señales que se conoce fueron izadas, estuvo la de "Buques a la vista" transmitida desde la corbeta hacia el monitor.

Juan del Campo Rodríguez, especialista sobre historia militar, escribe sobre las primeras acciones navales, y entre sus artículos sobre las correrías iniciales del *Huáscar*, hace referencia al uso de telegramas transmitidos a través de la telegrafía instalada en las estaciones o distritos postales. Claro está que debieron ser transmitidos de manera codificada, para evitar que la inteligencia chilena pudiera obtener información de los movimientos de nuestras unidades.

Después del cruento pero glorioso combate de Angamos, donde surge la gran figura de nuestro Almirante Grau, resulta interesante saber que las primeras noticias transmitidas de este episodio, fueron transmitidas a través de la telegrafía, siendo aquellos relacionados al *Huáscar* y a nuestro héroe.

Al respecto, Del Campo en sus apuntes sobre la gesta de Angamos, ha recopilado dichas comunicaciones, en donde el comodoro Riveros envía información telegráfica al ministro de marina, indicándole lo siguiente: "*Huáscar hecho pedazos. Miguel Grau murió en combate. La tripulación del blindado peruano resistió heroicamente*".

Luego el parte oficial del comandante Latorre dice: "*La muerte del contralmirante peruano, don Miguel Grau, ha sido, señor comandante muy sentida en esta escuadra, cuyo jefes y oficiales hacian amplia justicia al patriotismo y valor de aquel notable marino*"

El Gobierno chileno contestó a Riveros por el mismo medio lo siguiente: "*Según la relación de usted, el Almirante Grau ha muerto valientemente en el combate. Cuide usted que su cadáver sea dignamente sepultado de manera que jamás se dude de su autenticidad. Será devuelto al Perú cuando lo reclame. El pueblo obedeciendo a sus tradiciones se hace un deber en prestar homenaje al valor y la honradez*".

A partir de 1881 no se hablaría más sobre comunicaciones en nuestra Armada, puesto que luego de caida la ciudad de Lima en manos chilenas, nos quedaríamos sin naves. Pero la historia continuaba y en cuanto a las actividades de la Dirección de Telégrafos, el señor Carlos Paz Soldán se retiró de la administración dejando como recuerdo "*un estudio sobre La Telegrafía Eléctrica en el Perú y una Cartilla de Telegrafía eléctrica de gran utilidad para los iniciados en el servicio*".



Vapor peruano *Rímac* (1848-1853). Utilizó las comunicaciones visuales a través de banderas

El 21 de Diciembre de 1883 fue nombrado Director General de los Telégrafos del Estado con igual haber y categoría que el de Correos, el alto jefe de la Marina y sobreviviente del Huáscar don Melitón Carvajal, quien habría de ejercer el cargo hasta 1895"[18]

"Después de 1879 y los años consiguientes, nuestra Marina se vió reducida a la corbeta Unión, el monitor Manco Cápac y Atahualpa y otros transportes. Sin embargo en el aspecto de comunicaciones, mantenía aún plena vigencia el plan de señales de 1871". "En 1890 se publicó el denominado Código de la Marina Militar del Perú, conjunto de normas que regulaba el funcionamiento de nuestra institución. En lo que a esta historia compete, establecía responsabilidades de supervisión operacional y administrativa de las comunicaciones, recayendo estas funciones en el Mayor de Ordenes de la Escuadra".(...) "En otra parte del mismo código se regulaban las funciones del oficial de Detall a bordo de cada buque, quien debía cumplir labores de oficial de señales. Quedaban bajo su custodia los planes de comunicaciones asignados al buque, así como los registros de las señales efectuadas

En 1895 cesó en el cargo el entonces Capitán de Navío Melitón Carvajal por haberse fusionado el servicio de Telégrafos con el de Correos, bajo una sola Dirección, que recayó en el Capitán de Navío Camilo N. Carrillo, a quien se confirió el título de Director general de Correos y Telégrafos. El comandante Carrillo, mantuvo la idea de incrementar el servicio telegráfico construyendo nuevas líneas y conexiones, así como modificar las tarifas. Gracias a él la extensión de las líneas telegráficas llegó a completarse en todo el país, existiendo un total de 312 oficinas que abarcaba cerca de 13,746 kilómetros lineales.

El siglo XX; la era de las comunicaciones inalámbricas

A finales de 1879 nos gobernaba Mariano Ignacio Prado, en 1906 nos gobernaba José Pardo y en 1910 Augusto B. Leguía y Salcedo. Durante aquellos 31 años, nuestra Armada inició un proceso lento de recuperación, luego del hundimiento de sus naves en el puerto del Callao en la madrugada del 15 de enero de 1881.

El Perú iniciaba este siglo prácticamente sin Escuadra. Estaba, como Comandante General de Marina el contralmirante Bernabé Carrasco, quien asumía el mando de una pequeña división de unidades conformadas por el crucero

18 *La implantación del Telégrafo en el Perú*. Biblioteca de la Municipalidad de Lima, p 71

Lima, los transportes *Constitución*, *Santa Rosa* y *Chalaco*. En 1906 adquirimos a través de un empréstito y por la acción de una gran colecta nacional, los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Eran de la novísima clase exploradores y construidos en Barrow-in-Furness por la casa Vickers Son's and Maxim. Arribaron al Callao el 10 de Agosto de 1907 tras una travesía sin precedentes y con muchas anécdotas. Aquí cabe hacer una aclaración para fundamentar la historia del presente artículo. Para este fin recurrimos a un Artículo publicado en la *Revista de Marina* editado en octubre de 1907, número 7 de edición, donde en su página 255 nos detalla el desplazamiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* hacia el norte y que en esta navegación realizó la "Prueba de Comunicaciones hasta las 280 millas, usando los aparatos inalámbrico".

También recurrimos al Diario de Bitácora del crucero *Bolognesi*, donde nos describe que el 28 de Septiembre arribó al Puerto de Salaverry a las 6.10 a.m., y que el 28 de Octubre se encontraba en el Puerto del Callao.

Por otra parte en el Diario de Bitácora del crucero *Grau* entre los días 27 y 28 de Agosto recibía carbón en el puerto del Callao y desde el día 28 al 29 de Octubre se encontraba realizando limpieza de Artillería.

En conclusión; La prueba de comunicaciones no pudo realizarse en 28 de Octubre tal como lo afirma el historiador Ortiz Sotelo en la *Revista de Marina*, edición año 66 página 67, basado en un escrito que apareció en otra Revista de Marina antes descrita; tampoco el 28 de Agosto como lo aprueba una Resolución, puesto que lo mas probable es que dicha prueba se halla realizado el 28 de Septiembre de 1907, fecha en que el crucero *Bolognesi* se encontraba en el Puerto de Salaverry, desde donde zarparía luego con rumbo norte, para retornar finalmente al Callao el 8 de octubre.

Aclarado este punto y basado en documentos oficiales, podemos afirmar que sea cual fuese la fecha, este hito es el que marca el inicio de una nueva era en nuestro mar, posiblemente nuestros marinos que sucumbieron heroicamente años atrás, hubiesen siguiera imaginado el poder naval que se empezó a forjar a partir de estas adquisiciones.

El siglo XX considerado también como un siglo bélico y reconocido por sus rápidos avances tecnológicos que han causado varias reacciones, entre ellas las fobias y el fundamentalismo. La exclusión y marginación, la lucha por la información y los avances científicos, la explosión demográfica, las guerrillas y el terrorismo, la contaminación ambiental, son otros factores que también caracterizan a este siglo.

A inicios de la Primera Guerra Mundial, que dicho sea de paso fue un escenario fantástico para todos los inventores y constructores de sistemas de comunicaciones, radares, y demás artefactos eléctricos y electrónicos, nuestra Armada seguía engrosando sus filas con mas unidades .En 1914 arribó al Perú el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, siendo el primer buque de guerra en el Mundo en pasar por el canal de Panamá y como

novedad traía equipos de comunicaciones Telefunken.

Se inicia la competencia en el campo industrial eléctrico entre Marconi y Telefunken, monopolio con mayor inclinación para Marconi por tener casi el 95 por ciento de las patentes en el mundo de las comunicaciones inalámbricas.

A este monopolio se fueron plegando otros como el inventor estadounidense Lee de Forest quien construyó un tubo de vacío de tres electrodos, invento en el que se basarían muchos dispositivos electrónicos posteriores que rápidamente entraron en los proyectos de Marconi.

Estos conflictos de inventores y conflictos mayores entre países que protagonizaron la Primera Guerra Mundial, abrieron las puertas a las industrias navales que vieron su mina de oro en la construcción de diversos modelos de naves como destructores, cruceros ligeros, fragatas etc., y todos ellos con los cada vez mas complejos equipos de comunicaciones, necesidades generadas a propósito por los militares de campo.

Nuestro país a través del gobierno de turno, conciente del futuro y la modernización de nuestra Marina, empezó a interesarse en tener los mejores buques de la época provenientes de Europa y Estados Unidos.

Después de la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* que fue un hecho apoteósico, en 1911 llegaron los primeros submarinos o sumergibles, *Ferré* y *Palacios*, (Un sueño hecho realidad desde que Federico Blume construyó un sumergible en Paita por el año de 1866). Estos sumergibles también traían como equipamiento de comunicaciones los sistemas patentados por Marconi. O sea, receptores Marconi, transmisores Marconi, antenas Marconi, conocidos como telegrafía sin hilos (TSH).

El ingreso de la electrónica en el ámbito naval permitió la creación de los radares, las comunicaciones de onda corta, elementos cifradores y un sinfín de accesorios que permitían al comando a establecer los enlaces en el teatro de operaciones. Estos fueron apoyados por muchos combatientes que habían vuelto de la guerra con experiencia, y con su apoyo intelectual dieron paso a la creación de compañías como la estadounidense Westinghouse, la General Electric, ATT y Bell Telephone y otros países como Francia, Alemania, Gran Bretaña, Italia, Holanda, Bélgica y Japón.



Fuente de poder para un telégrafo sin hilos fabricada entre los años 1890 - 1910

De hecho, una característica que distingue a un país desarrollado es que cuente con laboratorios industriales.

Jorge Ortiz Sotelo hace mención a un hecho que es clásico en la inventiva del peruano, en este caso reseña que "*El comandante Stiglich contrató para el crucero Lima a un radiotelegrafista civil, Mr. Weiss, quien venciendo mil dificultades logró lanzar al aire, con gran sorpresa del* Grau *y del* Bolognesi, *señales de radio.*

Antes el Comandante Stiglish había sido nombrado Comandante del Chalaco, buque de un solo palo (...). Le puso un palito mayor a fin de que pudiera sostener la antena transmisora para que el Chalaco dejara de ser un buque sordo y mudo".

Con el transcurrir del tiempo nuestra Marina continuó nutriéndose de los avances tecnológicos e industriales más la inventiva que nos acompaña. Nuestro poderío naval se fue acrecentando, las comunicaciones fueron entrando a una etapa de alta mejoría con los equipos de última tecnología con los que contaba los buques adquiridos por nuestro gobierno.

Empezaron a llegar destructores como el *Almirante Guise* y el *Almirante Villar* provenientes de Estonia, fragatas como el *Ferrè*, *Palacios*, *Gálvez* de fabricación canadiense, los cruceros *Newfoundland* y *Ceylon* que en 1958 reemplazaron a los viejos y añorados cruceros Grau y Bolognesi en cargo y nombre, cuna de grandes lobos de mar, escuela de cerca de 50 promociones de Oficiales y Personal Subalterno que disfrutaron de los mejores momentos de la tecnologia moderna, los cambios industriales raudos y crecientes, aquellos radio-operadores que vieron pasar por sus manos equipos Marconi, Telefunken, Racall, UZO, Z500, HZO, HMS, AN/URR, RCA, Collins, vieron el cambio de la radiotelegrafía alambrica a la inalámbrica, que utilizaron la telefonía por primera vez para sus comunicaciones transnacionales, mientras que en su estación de radio danzaban al son del Morse, "era fantástico manejar esos mounstros, para poder sintonizar y calibrar un equipo teníamos que ser pulpos" (nos manifiesta uno de esos "pulpos" que utilizaron los HZO, Z500 a bordo de los destroyers), "cada transmisor abarcaba a veces hasta 5 a 6 metros cuadrados de metal y tubos de vacío". Nos relata un grupo de seniles operadores que estuvieron en el *Grau* y *Bolognesi* de 1958 (los anteriores están conversando a través de un manipulador en alguna parte de la ionosfera) .Muchos nos legaron sus experiencias de dos guerras mundiales, aplicaciones que fueron descritas y escritas para su enseñanza en nuestros centros de instrucción.

Los nuevos *Grau* y *Bolognesi* (ex *Newfoudland* y *Ceylon*) trajeron como novedad una variación en el modelo de antenas de radio. La antena tipo Látigo, el cual cambiaría la fisonomía en los cruceros y destructores de la época, además nuestros operadores ingresaron a la era del teletipo, (teleimpresor, como se le conoce también desde 1847) el facsmil.

Estos aparatos no cambiaron la labor del radio-operador, pero si varió la modalidad de trabajo, su funcionabilidad permitía darle rapidez en la transmisión y recepción de los mensajes y la difusión de los datos meteorológicos que eran armas imprescindibles en la navegación.

Esta tecnología es introducida por la compañía Siemens en casi todas las redes telegráficas (desarrollaron modelos con impresión de cinta como la que utilizaban los aparatos Baudot y Hugues) entre 1924 y 1928, reemplazando la telegrafía manual por la impresión a unas 500 palabras por minuto ("el Morse transmitía a 30 hasta 35 palabras por minuto y recibia hasta 40, y con bibroflex", nos cuenta un supervisor submarinista de los años



B.A.P. *Almirante Grau*, unidad que tiene los más modernos sistemas de comunicaciones en nuestra Armada

40) El teleimpresor necesitaba de otros sistemas hasta llegar a un buen transmisor y receptor, lógicamente que una buena antena sea Hertz o Marconi.

"En 1928 los teleimpresores habían sido completamente mecanizadas: incorporaban un lector y un perforador de cinta de papel accionado por teclado; transmitían ya fuera directamente por medio del teclado o por medio de la cinta y el producto final era cinta perforada o bien, copia impresa. Esta clase de equipo teleimpresor mecánico originalmente empleaba el código de 5 niveles de Baudot y operaba a velocidades de 45 a 75 bits por segundo. Más tarde se introdujeron versiones del código ASCCI de 8 niveles que operaban a 110 bps. Pero, incluso hasta 1970 se instalaron en todo el mundo mayor cantidad de dispositivos que empleaban el código de Baudot, de 100 años de antigüedad, que dispositivos que empleaban cualquier otro código. ". El teletipo, el telex y el facsimil (que es un sistema telegráfico que envía y recibe textos e imágenes y que actualmente está obsoleto por la aparición del fax) son todos los métodos para transmitir tanto texto como sonido. (Quien no utilizó un teletipo modelo 28 y 32, reemplazado por el T-100 Siemens, luego la era de los T-1000, T-1000S Siemens, para luego ser reemplazados por los Olivetti y luego desaparecidos por otro tipo de arquitectura).

Con la Segunda Guerra Mundial y los buques que participaron en ella y fueron llegando a nuestro país, también trajeron un novedoso equipo que fue la maravilla que reemplazó a esos "mounstros" que

utilizaron nuestros añejos operadores; el Transreceptor KWM-2, con su amplificador lineal 30L-1 de la compañía Collins.

La era Collins fue la escuela nueva en comunicaciones en nuestros buques y submarinos al igual que nuestras aeronaves. Serie de equipos compactos en relación a los AN/URR, RACALL, los desaparecidos Marconi, Telefunken o los UZO. Este nuevo plan Collins mantenía los enlaces radiotelegráficos, radiotelefónicos y de radioteletipo durante décadas, "Un evento de cambio de frecuencia utilizando un KWM-2 debería durar máximo 30 segundos en su calibración, sino era mejor cambiar de especialidad". Jocosamente nos manifiesta un operador de la década del 70, quien mirando al horizonte todavía deja vislumbrar los detalles de su estación de radio, y concluye diciendo "esos años que no volverán" (el suscrito tuvo la suerte de utilizarlos hasta la década de los 80, los chip, los microchip).

Nuestra fuerza naval cada vez adquiría poder bélico y tecnológico, manteniéndonos en la supremacía sudamericana. Mas aun cuando en 1973 arriba el crucero De Ruyter procedente de Holanda, asumiendo el nombre de BAP. *Almirante Grau* para reemplazar luego de 15 años al Ex Newfoudland el cual cumplió con su tiempo y su misión.



Teleimpresor de 100 baudios utilizado como medio alterno de la telegrafía sin hilos

Con el nuevo crucero también llegaron destructores para reemplazar a otros por su tiempo cumplido, como el *Bolognesi*, *Palacios*, *Diez Canseco*, *Guise*, *Ferré*, *Quiñones*, *Garcia y Garcia*, *Gálvez*, *Castilla* y, por ultimo el ex –*Ceylon*, crucero que fue bautizado como *Aguirre*. Todos ellos grandes escuelas de todavía actuales sobrevivientes y operadores de diversos tipos de equipos de comunicaciones que traían estos buques procedentes de Estados Unidos y Europa.

Poco a poco el "nido de grillos" producto de un manipulador manejado por un operador a altas velocidades, el ruido espacial manifestado en la gama de HF, plagada de frecuencias que transportaban las ondas electromagnéticas por la ionosfera, la temperatura, fueron siendo reducidos por el traqueteo de los teletipos, del facsimil, y la introducción de la gama de VHF y UHF para el uso militar

A partir de nuestros destructores del 70, 80 y cruceros como nuestro buque insignia, así como el ingreso a nuestro poder naval de fragatas y corbetas, se le fueron introduciendo los desarrollos tecnológicos de última generación, llegando al "silencio absoluto" dentro de una estación de radio, donde el operador, aquel acostumbrado al ruido excéntrico, al bullicio de sus compañeros, al sinnúmero de cables, rollos de papel, tuvo que dar paso



B.A.P. *Rodríguez*. Uno de los buques de superficie que usó el Teléfono Submarino

a la modernidad, la imagen, la velocidad, la perfección. El Internet.

Algunos escritos manifiestan que el Internet no fue creado para fines comerciales, sino con fines militares y como encontraron utilidades comerciales se introdujo en el mercado comercial. Esto ocurrió desde que se creó el correo electrónico en 1970, pero se constituye como lo conocemos ahora a partir de la década de los 90. Nosotros los comunicantes no podíamos estar eximidos de su conocimiento y tuvimos que aprender a conmutar paquetes de mensajes, vía satélite o por radio, aprender a interaccionar con otras redes, tener el conocimiento y capacidad de manejar todas las herramientas y posibilidades de comunicación a grandes distancias y a una gran velocidad. La evolución estaba en marcha, el Telemático reemplazo al Radio-comunicante, la PC al Transreceptor, el "Mouse" al manipulador, los 100 años se redujeron a escaso segundos, los grandes espacios han sido reemplazados por plasma, display líquido, que nos permite ver hasta el horizonte sin necesidad de salir a cubierta para ver como andas nuestras antenas, como se perfila el cortinaje, no hay necesidad de una ¡prueba de comunicaciones!

La historia de estos 100 años rica en tecnología, ha permitido que el poder naval se equipare, por el poder de sus hombres, su experiencia, conocimiento y sabiduría que prevalecerá ante cualquier poder enemigo. Vaya para ellos los Radio-comunicantes y los Comunicantes un reconocimiento por su enseñanza. Que cada 28 de Agosto, "Día de las Comunicaciones Navales" se recuerde a bordo de nuestras unidades navales, centros de comunicaciones, que *las comunicaciones empezaron utilizando el Morse a través de la transmisión inalámbrica impuesta por Marconi, el cual fue demostrado en nuestro mar peruano por nuestros modernos cruceros estableciendo un enlace a más de 280 millas.*

Intégrate al mundo de los líderes en el ámbito Marítimo Comercial.



La ENAMM brinda diferentes carreras y programas en las cuales podrás capacitarte para desempeñarte como un profesional en el mar, pues el 95% de nuestras exportaciones e importaciones se realiza por la vía del transporte marítimo.

Visítanos en: www.enamm.edu.pe

ENAMM

CARRERAS PROFESIONALES

Oficiales de Marina Mercante, especialidad de Cubierta e Ingeniería

Profesional en Administración Marítima y Portuaria, formación especializada en la administración de puertos e incremento del comercio exterior.

***Centro PRE ENAMM** preparación preuniversitaria para el ingreso directo a las carreras en mención.

PROGRAMA DE POSTGRADO

Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera que ofrece una preparación a nivel gerencial a aquellos profesionales que se desempeñan en el ámbito marítimo, permitiendo desarrollar las aptitudes ejecutivas para alcanzar los niveles máximos de excelencia.

CENTRO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Se han desarrollado cursos básicos y avanzados dirigidos a la gente mar en las cuales se desarrollan las habilidades necesarias para lograr un excelente nivel de desempeño a bordo de diferentes tipos de naves mercantes.

Somos una Institución de Educación Superior, reconocida por la Organización Marítima Internacional (OMI) como un Centro de Formación Marítima que capacita a los futuros profesionales del ámbito marítimo. Asimismo, contamos con la Certificación de Calidad ISO 9001:2000.

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

Formando Profesionales del mar para Perú y el mundo



UKAS QUALITY MANAGEMENT 001

Av. Progreso 632 Chucuito - Callao Telfs. 429-8210 / 429-8218 Anexo: 271 e-mail: informes@enamm.edu.pe

Auge y caída de las Armadas

Paul Kennedy
(Traducción: Héctor López Arestegui)

Nota del traductor:

A fines de la década de los años 80 del siglo pasado, con la caída del Muro de Berlín, y la posterior disolución de la Unión Soviética, se produjo un fenómeno que no pasó desapercibido para los historiadores de las más diversas tendencias. Tras una larga, crispada y costosisima carrera armamentista entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, se ingresó a un mundo unipolar con una única gran potencia militar, los Estados Unidos de América. Este hecho dio origen a diversas interpretaciones de distinguidos intelectuales, destacándose el trabajo del politólogo norteamericano Francis Fukuyama quien llegó a afirmar que se vivía el fin de la historia.

Sin embargo, apenas dos décadas más tarde de los hechos mencionados, vemos que el siglo XXI, desgraciadamente, no ha nacido con características pacíficas, sino más bien con graves problemas bélicos donde juega un papel importante el factor cultural-religioso. Si se pudiera cuantificar el gasto militar de los Estados Unidos, el Reino Unido y otros países aliados en la guerra de Irak, no sólo en dinero sino también en bajas, pérdida de credibilidad y otros aspectos muy delicados como la violación de los Derechos Humanos, se llegaría a conclusiones sin duda dramáticas y hasta alarmantes. Los Estados Unidos, lo decimos con la mayor objetividad y sin ningún matiz ideológico desfavorable, no puede ser –ni será– el gendarme de la paz mundial ni posee las dotes ni la secular experiencia y tradición de buscar las fórmulas adecuadas para solucionar por la vía diplomática eventuales enfrentamientos entre diversos países. Precisamente la diplomacia norteamericana, y volvemos nuevamente al tema de Irak, ha demostrado su incapacidad para manejar una situación tan compleja y distante a sus referentes políticos y culturales.

Por esta razón creemos que el artículo que se leerá a continuación es de suma importancia. El historiador británico Paul Kennedy, especialista en relaciones internaciones, estrategia e historia naval, mundialmente conocido por su obra Auge y Caída de los Imperios *(1986), nos habla del despertar naval de Asia y del evidente declive del poder naval europeo. El autor considera está situación paradójica, pues las grandes naciones que forzaron a las naciones asiáticas a tomar contacto con los demás pueblos del mundo occidental, podrían convertirse, o ya se han convertido, como el caso de Portugal, en potencias navales de segundo o tercer orden frente a China, Japón y Corea del Sur. La única explicación que encontramos a tal estado de cosas es simple: la historia avanza y es imposible predecir los rumbos que tomará.*

Héctor López Aréstegui

Para los historiadores en todo el mundo, no hay fenómeno más interesante que observar que, al mismo tiempo, ocurren hechos divergentes y extrañas coincidencias.

Tomemos, por ejemplo, que Alemania, Japón, Italia y los Estados Unidos de América alcanzaron su mayoría de edad como Estados casi al mismo tiempo, en las últimas décadas del siglo XIX. Una extraña divergencia fue que, durante el periodo de entreguerras (1919-1939), la cultura política de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos estuvo marcada por un acentuado pacifismo, mientras que ocurría todo lo contrario en Alemania, Italia y Japón, haciendo inevitable el estallido de la Segunda Guerra Mundial.

Retrocediendo muchas centurias más en el tiempo, consideremos que, a principios del siglo XV, el gran almirante chino Zheng He lideraba una serie de sorprendentes expediciones marítimas fuera de las costas de su Imperio, navegando el Estrecho de Malaca, el Océano Índico y la costa oriental de África. En aquel momento ninguna nación europea hubiera podido rivalizar con el poder naval chino.

Sin embargo, apenas pocas décadas después de esos viajes descubridores y audaces, la flota de Zheng He fue desmantelada por órdenes del gobierno imperial. Las autoridades chinas consideraban que el mantenimiento de la Armada constituía una merma económica al Imperio, cuando la prioridad era defender la frontera norte de los ataques de la caballería manchú. Además, los mandarines temían que la formación de una burguesía enriquecida por el comercio marítimo pudiera constituir una amenaza a su autoridad.

Al mismo tiempo, al otro lado del globo, exploradores y pescadores portugueses, gallegos, bretones e ingleses se convertían en la punta de lanza de un proyecto descubridor que les llevó a la Península de Labrador, las islas Azores y la costa occidental de África. Así, pues, mientras las grandes flotas chinas eran desmanteladas, Europa empezaba su largo viaje hacia nuevos mundos, ricos de pueblos y culturas, en América, África, Asia y el Pacífico. Todo el planeta quedó a merced del poderío naval y militar de Occidente. El historiador naval norteamericano Alfred T. Mahan resumió extraordinariamente este fenómeno en su clásica obra *La influencia del poder naval en la historia* (1890): "Occidente hizo de sus Armadas la llave para obtener influencia global".

Volvamos ahora a nuestra época, tan fragmentada y difícil de entender para muchos. Hoy están ocurriendo coincidencias y divergencias como las que hemos descrito, que apenas son cubiertas por los medios de comunicación global. Estas involucran las distintas nociones sobre el poder naval que se está forjando en Asia y en Europa.

Permítanme hacer un alto en este punto para hacer una digresión. En estas breves palabras no me estoy refiriendo a la posición de los Estados Unidos respecto de la importancia del poder naval. Los Estados Unidos tiene una capacidad de proyección de poder que supera,

comparadas en el tiempo, al poderío de la Real Armada Británica en 1815.

Tampoco hago alusión a la Rusia de Vladimir Putin. Pese a haber sufrido en los últimos años una larga serie de embates logísticos, operativos y presupuestarios, la Marina Rusa se está levantando y, si bien puede que no llegue a alcanzar nuevamente la cima del poder que tuvo en las décadas de los años 70 y 80 del siglo pasado, ella es parte importante del proyecto nacional ruso: mantener al país como potencia mundial.

Así también entienden la importancia del poderío naval las naciones del este y el sur de Asia. En dos recientes visitas a Corea del Sur, con el fin de dictar conferencias sobre temas marítimo-estratégicos, pude constatar que el gobierno surcoreano ha establecido un plan, cuya duración es de 15 años, de expansión de su poderío marítimo en todas sus dimensiones, incluyendo el plano naval. En este momento los astilleros coreanos construyen tres grandes e impresionantemente armados destructores de 7.000 toneladas cada uno, cuyo diseño y poder ofensivo claramente no responden a la necesidad de combatir los mini-submarinos norcoreanos que se infiltran en sus costas.

Los surcoreanos hacen este esfuerzo para lograr paridad con su aún más poderoso vecino, el Japón. La última edición de *El balance militar*, obra fundamental de referencia publicada por el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos, señala que Japón cuenta con 54 unidades de superficie –entre destructores, fragatas, buques de desembarco, etc.–, todas ellas magnificamente armadas. Los japoneses, sin embargo, valoran su armada como la respuesta disuasoria ante el rearme naval chino. China dispone de 71 unidades de superficie y 58 submarinos (Japón sólo tiene 18 unidades de este tipo).

El rearme naval chino es comparable, en términos históricos, al de la Marina de los Estados Unidos a fines del siglo XIX. Apenas hace un mes el Servicio de Investigación del Congreso de los Estados Unidos publicó un informe de 95 páginas, titulado "La modernización naval china: implicaciones para la Marina de los Estados Unidos". El informe detalla extensamente el programa naval chino, destacando un pie de página en la parte inicial del texto: "Para el año 2010 la fuerza submarina de los República Popular China será el doble que la de los Estados Unidos. La Armada China, en conjunto, superará el tonelaje de la norteamericana el 2015".

Debo acotar que esta cita se toma de un documento de la Asociación de Astilleros de los Estados Unidos, que constituye un grupo de interés en esta materia. Además, es poco creíble pensar que los Estados Unidos no haga nada para impedir que este cambio en el balance de fuerzas navales ocurra. Empero hay que anotar que no sólo China tiene necesidad de aumentar su poderío naval. Incluso países como Vietnam, según *El balance militar*, ha aumentado su gasto de defensa en la última década, orientándolo hacia su armada.

Volvamos ahora al escenario europeo. Aquí la tendencia es opuesta, pues los presupuestos navales se estancan o reducen considerablemente. El caso más

notorio es el de la Armada Real Británica, que tendría que retirar del servicio la mayor parte de su flota de destructores y fragatas, que ya se encuentra muy disminuida y apenas suma la mitad que la de su par japonesa. En el parlamento británico muchos representantes piden explicaciones respecto al hecho de que el presupuesto de defensa constituye el porcentaje del PBI más bajo desde los años 30 del siglo pasado. Estos críticos se sienten aún más contrariados cuando se toma como referente a la Marina Francesa, que por primera vez en 250 años tiene más unidades de superficie que la Marina Real Británica.

Sin embargo, los presupuestos navales francés, español, holandés o alemán son bajos o repiten las mismas cifra año tras año. En Europa nadie se preocupa de la carrera armamentista naval en Asia. En Asia nadie se ocupa de los cortes presupuestales que sufren las armadas europeas.

Todos estos hechos nos llevan a preguntarnos: ¿qué premisas guían a los estrategas navales de un continente a recortar el número de unidades de sus flotas y a otros a aumentarlas? ¿Por qué en China los programas sobre la primera expansión naval británica, a mediados del siglo XVI, son muy populares en el ámbito académico y estratégico, mientras que el Ministerio de Defensa británico reduce el número de buques con nombres cuatricentenarios? ¿Ya no le interesa recordar sus glorias navales?

Los estrategas de escritorio dirán que en Asia hay una mayor probabilidad de hipótesis de conflicto que en Europa Occidental; que China compite con los Estados Unidos por la hegemonía naval en el Pacífico Occidental y que todos temen el rearme chino y, finalmente, el crecimiento económico del Asia permite gastar al mismo tiempo en mantequilla y cañones. Todas esas razones son validas. Sin embargo, el hecho es que nos encontramos en una era de incertidumbres geopolíticas y la respuesta a ellas de las grandes naciones europeas es ignorarlas. Así, queda de lado el viejo y sabio proverbio isabelino: "Cuida tu foso". ¿Es está una política sabia?

---

* *Paul Kennedy (1945). Historiador británico, especialista en relaciones internacionales e historia naval. Es miembro de número de la Real Sociedad de Historia, profesor visitante del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Princeton, de la Fundación Alexander von Humboldt, de Alemania y la cátedra J. Richardson de Historia de la Universidad de Yale. Es director del Instituto de Estudios Internacional de Seguridad de la Universidad de Yale. El presente año ocupa la cátedra de Historia y Relaciones Internacionales del London School of Economics. El artículo que se acaba de leer fue publicado, en idioma inglés, en el* Khaleej Times, *de Dubai, el 14 de abril del presente año. La traducción al español es mía (HLA).*

Influencia de los factores atmosféricos adversos en los motores de aviación Turbofan durante el despegue

Capitán de Corbeta
Alfonso Ulloa Encabo



La presente información es un estracto de la tesis que presenté al terminar la Maestría de Ingeniería Aeronautica con mención en motores de turbinas de gas, en la Universidad Nacional de Ingeniería. El tema presentado es de interés general para todos los fabricantes y usuarios de los motores de aviación, que en el proceso de diseño y explotación se encuentran con una gran dificultad causada por los factores atmosfericos adversos, que disminuyen el valor de diseño del empuje y por ende disminuye de manera sustancial la carga útil de la aeronave, traduciendose en grandes pérdidas económicas.

El motor turbofán de doble flujo es un motor de reacción directa, dentro del cual el aire se separa en dos flujos que atraviesan el canal interior y el exterior. El ciclo termodinámico de este tipo de motores se realiza dentro del canal interior conformado por el compresor, la cámara de combustión y la turbina reactiva. Una parte de la energía libre de este ciclo se gasta para crear el empuje dentro del canal interior, y otra parte se transmite al ventilador para crear el empuje dentro del circuito exterior

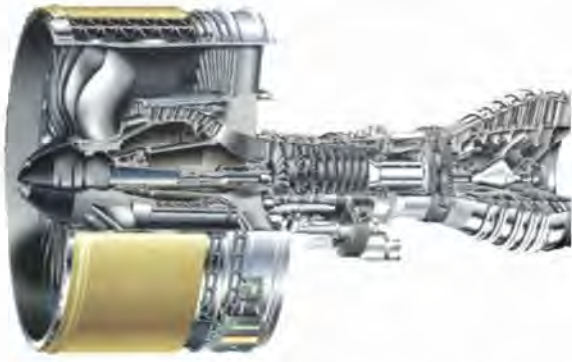
Como lo demuestra la estadística, en un 95% de los casos el despegue se

realiza condiciones atmosféricas no estándar. En función del lugar geográfico y de la estación del año, la temperatura de aire puede oscilar entre – 60 y +50 °C. La presión del aire atmosférico experimenta considerables variaciones (de 92 a 104 kPa), lo cual se debe tanto a la altura del aeródromo sobre el nivel del mar, como a las condiciones climáticas. La humedad relativa de aire también varía dentro de un amplio rango (de 0 a 100%).

La práctica de explotación de los motores demuestra que en las regiones con un clima cálido, la reducción del empuje de despegue, debido a una temperatura elevada del aire atmosférico, puede alcanzar un 40%. La humedad elevada del aire atmosférico también conduce a la reducción del empuje de despegue en un 3-4%. Una influencia negativa de los factores atmosféricos enumerados produce una significativa reducción de la carga útil y del nivel de seguridad de despegue del avión.

La influencia simultánea de la humedad de aire, de la altura del aeródromo sobre el nivel de mar y de la temperatura del aire circundante, sobre las características de empuje del motor, son bastante significativas, debido a que, con el aumento de la temperatura de aire hasta 45 °C y con la humedad relativa máxima ?= 100%, en un aeródromo ubicado a 1200 metros de altura sobre el nivel del mar, el empuje de despegue del motor, en comparación con las condiciones estándar (H=0; T_H=15 °C; ?=0%) se reduce en un 30%.

Debido a que el porcentaje de accidentes en las etapas de despegue y aterrizaje



constituye el 70% de accidentes en todas las etapas de vuelo del avión, entonces desde la perspectiva de seguridad de vuelos el problema de recuperación de las características de empuje de despegue de un motor es uno de los problemas más importantes desde el punto de vista del incremento de la carga comercial del avión.

La presión, temperatura y humedad del aire atmosférico pertenecen a los factores de operación, cuya influencia sobre las características del motor puede ser muy notoria.

En estos casos empeoran los indicadores del motor durante el despegue y se hace necesario tener en cuenta los siguientes factores:

1. Las condiciones atmosféricas se diferencian de las condiciones estándar en la entrada al motor;
2. Los parámetros y las características del motor se diferencian de los deseados, debido a la variación de los parámetros de la atmósfera y a las particularidades de las performances de cada tipo de motor.

En condiciones de un clima cálido la reducción del empuje de despegue puede

alcanzar un 40%, en este caso el consumo específico del combustible se incrementa hasta en un 15%. La humedad elevada del aire atmosférico puede conducir a la reducción del empuje de despegue en un 3-4% y al incremento del consumo específico del combustible en un 4-5%. Tales condiciones de operación empeoran bruscamente tanto las performances de despegue, como los indicadores económicos del motor.

Por esta razón, en todas las compañías de fabricación de motores se desarrolla un trabajo intensivo dirigido a perfeccionar motores a fin de mejorar las performances de despegue y aterrizaje, incrementando los principales parámetros del motor y en primer lugar la relación de compresión

Por esta razón la principal tarea consiste en el incremento del empuje de despegue conservando la carga comercial del avión, la vida útil del motor, su confiabilidad y cumpliendo con las exigencias ecológicas



satisfactorias, las cuales se han vuelto más rigurosas en los últimos tiempos.

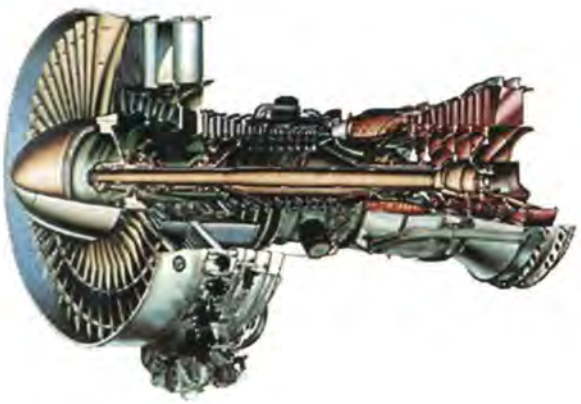
Asimismo, a los investigadores tradicionalmente les preocupa el problema de la economía del motor. Todas las medidas dirigidas a incrementar el empuje del motor en el despegue contradicen considerablemente la posibilidad del aumento de la economía. Particularmente, el aumento de la temperatura de salida de los gases de la cámara de combustión (T*?), generalmente, no mejora la economía de un motor turbofán. Y el aumento de la economía sólo mediante el incremento de la relación de compresión ocasiona que el motor se vuelva más pesado. Por estas razones los estudios se desarrollan en dos principales direcciones:

1. Incremento del empuje en el despegue;
2. Mejoramiento de la economía de combustible en el régimen de crucero.

Únicamente solucionando estos dos problemas en conjunto es posible obtener un esquema óptimo de diseño y el proceso de trabajo de un motor de doble flujo de la siguiente generación.

Análisis de la influencia de la temperatura del aire circundante sobre las performances en despegue del motor.

Con el incremento de la temperatura del aire atmosférico crece la temperatura detrás del ventilador y detrás del compresor en forma aproximadamente proporcional al incremento de la



temperatura en la entrada, el trabajo del compresor disminuye. Por consiguiente, el incremento de la temperatura en la entrada al motor ocasiona la reducción de la relación de compresión sumatoria π?? y del consumo de aire a través del motor.

Influencia de la altura del aeródromo sobre el nivel del mar, sobre el empuje de despegue del motor

La influencia de la altura del aeródromo sobre el nivel del mar sobre las performances en despegue del motor se debe a la variación de las propiedades físicas del aire atmosférico, por la reducción de su densidad.



En el caso de la ubicación del aeródromo a una altura H=3 Km (sobre el nivel del mar), el empuje del motor se reduce en 14,2% en comparación con la altura al nivel del mar. La principal causa de dicha reducción consiste en la disminución del consumo de aire a través del motor. En porcentajes la reducción del consumo de aire, en comparación con la altura al nivel del mar del aeródromo, constituye el 21,0%.

Influencia conjunta de los factores atmosféricos y de la altura del aeródromo sobre el nivel del mar, sobre las características de empuje del motor

El análisis de la influencia de las condiciones atmosféricas y de la altura del aeródromo sobre el nivel del mar, sobre las características de empuje del motor, realizado anteriormente, comprueba que estos factores actúan negativamente sobre las performances en el despegue del avión. Pero lo que interesa principalmente es el estudio de su influencia conjunta sobre el empuje de despegue del avión.

En el caso del incremento de la temperatura del aire atmosférico hasta 45° C y con una humedad relativa de 100% con una altura del aeródromo de H=1200 metros, el empuje de despegue del motor, en comparación con las condiciones atmosféricas estándar (H=0 Km, T?=15°C, ?=0%), se reduce en 30%.

Análisis de la influencia de los factores atmosféricos y de la altura del aeródromo sobre el nivel del mar, sobre la longitud requerida de la pista de despegue y aterrizaje

Uno de las principales etapas del vuelo de un avión consiste en el despegue, el cual por su parte se compone de la etapa del recorrido de despegue sobre la tierra, decolaje, adquisición de la velocidad segura de vuelo y el ascenso. Antes del recorrido el avión es taxeado a la línea del despegue y después de cambiar la palanca de mando de gases al régimen de despegue se inicia la etapa del despegue del avión, la cual finaliza después de que el avión se separa de la tierra.

El empuje del motor en el despegue bajo la acción de los factores atmosféricos analizados, puede reducirse en 25...30%. Como resultado de esto, la longitud requerida del recorrido crece en 30-40%.

En el caso del incremento de la masa de despegue aumenta la velocidad requerida para la separación del avión de la tierra, se reduce la relacion empuje/peso y la aceleración durante el recorrido de despegue. Como consecuencia de esto, también aumenta la longitud del recorrido.

Un incremento de la temperatura del aire atmosférico en 30 grados (hasta 45ºC) origina un aumento de la longitud del recorrido de despegue del avión en 52%, es decir, casi en 1,5 veces. Al mismo tiempo, un incremento de la temperatura hasta 45ºC, de la humedad relativa hasta 100% y de la altura del aeródromo sobre el nivel de mar hasta 1200 metros, aumenta



la longitud del recorrido en 1,8 veces.

Como los accidentes en la etapa del despegue y del aterrizaje constituyen casi un 70% de los accidentes en todas las etapas de vuelo de un avión, entonces, desde el punto de vista de la seguridad de vuelos, surge una imperiosa necesidad de resolver el problema de la recuperación de las performances del empuje en el despegue del motor en el caso de su explotación en unas condiciones atmosféricas difíciles.

La recuperación del empuje del motor en el despegue también es sumamente importante desde el punto de vista del incremento de la carga comercial



del avión. Esto se debe a que la carga comercial se reduce proporcionalmente a la disminución del empuje del motor en el despegue.

El tema de la recuperación del empuje sera tratado en la próxima edición de esta revista, y se presentarán algunas soluciones posibles a este problema, poniendo especial énfasis en el método de la Inyección de Agua-Metanol en el compresor de alta presión como medida que se impone a otras propuestas, para el incremento del empuje en la carrera de despegue.

CONSTRUCCIONES NAVALES






REPARACIONES NAVALES






INGENIERÍA METAL MECÁNICA





SISTEMAS DE ARMAS Y ELECTRÓNICA







SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES
DESDE 1845

Av. Contralmirante Mora 1102 Callao
Telf. (511) 4131100
Fax: (511) 4131107
E-mail: gcomercial@sima.com.pe
Web: www.sima.com.pe

SIMA-CALLAO

Av. Contralmirante Mora 1102
Callao
Telf. (511) 4131140 / 4131129
Fax: (511) 4131130

SIMA-CHIMBOTE

Av. Los Pescadores 151 Zona Industrial 27 de Octubre
Chimbote
Telf. (043) 350722
Fax: (043) 350725

SIMA-IQUITOS

Av. La Marina 1177—Punchana
Iquitos
Telf. (065) 251070
Fax: (065) 251986

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

"Contribuyendo al Desarrollo y Defensa Nacional"

"POLÍTICA DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE"

PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS, CUMPLIENDO CON LAS NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

Nuestras certificaciones nos respaldan.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao 05
Central: (00511) 613-6768 / (00511) 613-6769 Fax: (00511) 613-6764
e-mail: webmaster@servicionaviero.com









Los cincuenta años de la Administración Naval

Contralmirante ADM (r)
Justo Enrique Velarde Quilcate

"Grandes son las necesidades de la Armada y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas, sin embargo, la Marina, confiada espera ver realizadas por lo menos aquellas mejoras mas apremiantes".

Capitán de Navío Miguel Grau.
Comandante General de la Marina.
2 de enero de 1878

El 19 de Julio de 1957, por Decreto Supremo No 18, se creó el Cuerpo de Oficiales de Administración, como Oficiales de Servicios Auxiliares de la Marina de Guerra del Perú. La selección se efectuaría entre los profesionales con títulos de una Facultad o Escuela Superior que reunieran los requisitos anexos al Decreto en mención.

El Vicealmirante Emilio Barrón, entonces Ministro de Marina, recogió el sentir del Alto Mando Naval en el sentido de que ante la creciente expansión de nuestra Marina, se demandaba la utilización de la totalidad de Oficiales de Comando en sus funciones militares. Dos años después, Los vicealmirantes Guillermo Tirado Lamb y Juan Francisco Tores Matos, Ministro y Comandante General de la Marina respectivamente, con mucho celo, dedicación y energía, se encargaron de ejecutar el mandato que hoy es toda una realidad y cuyo recuerdo guardaremos en nuestra memoria, junto a otros importantes nombres que ayudaron a consolidar este proyecto: Capitán de Navío Oscar Barco, Capitán de Navío José Franco Ponce, Capitán de Corbeta

Héctor Morey, Capitán de Corbeta Raúl Pardón, el Técnico Supervisor José Delgadillo entre otros, guiaron nuestros pasos iniciales.

Los primeros años fueron una experiencia muy singular, nuestro paso por la Escuela Naval, nos señaló el rumbo que la Superioridad había planificado acorde con el adelanto de las marinas mas avanzadas del mundo. Aprendimos que la logistica, era la base del éxito. En muy poco tiempo logramos ser integrados a la Familia Naval, desapareciendo la inquietud que significaba ser constantemente evaluados para definir nuestra permanencia en filas.

Años más tarde el Alto Mando, dispuso la formación integral del Oficial de Administración, en la Escuela Naval del Perú. Son varias las promociones que vienen engrosando las filas de la Administración Naval, siguiendo los sólidos fundamentos de sus antecesores.

La frases de nuestro Gran Almirante Miguel Grau, entonces Comandante General de la Marina, hoy cobran actualidad, más aun, cuando contemplamos con justificada inquietud vemos la forma como nuestros vecinos adquieren sofisticado y nutrido armamento, con el beneplácito y unión del gobierno, políticos y ciudadanía en general.

Nuestras Bodas de Oro nos encuentran con el mismo entusiasmo, amor a nuestras tradiciones navales, eficiencia, capacidad profesional y honradez, constituyendo como siempre un invalorable apoyo al Comando, en la administración de los siempre limitados recursos presupuestales.

Trabajando bajo el señero ejemplo del Gran Almirante Grau y bajo la advocación de los pioneros, Juan Alfaro y Ricardo Palma, tenemos la certeza que los años engrandecerán al Cuerpo de Administración y por ende a la Marina de Guerra del Perú.

Actualidad Naval Mundial

Capitán de Navío
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

COREA DEL SUR
Comisiona buque anfibio

La Marina Coreana comisionó el 3 de julio en la Base Naval de Jinhae, su primer buque anfibio multipropósito tipo LPX, luego de 2 años de pruebas en el mar. El nuevo buque de 14.000 toneladas fue bautizado como *Dokdo* y puede transportar 700 soldados, 7 helicópteros, 6 tanques, 7





vehículos blindados y 2 barcazas de desembarco. El buque de 200 metros de eslora es el más grande de la Marina Coreana y está equipado con sistemas de defensa puntual Vulcan Phalanx y sistemas de misiles antiaéreos.

CARACTERISTICA PRINCIPALES	
Constructor	Hanjin Heavy Industries
Propulsión	4 motores diesel S.E.M.T. Pielstick 16 PC2.5 STC
Eslora	200 m
Manga	32 m
Calado	6,5m
Desplazamiento	14.340 tons. (a plena carga: 18.860 tons.)
Velocidad	22 nudos
Armamento	• 2 *Goalkeeper* CIWS • 1 lanzador RAM
Capacidad de transporte	• 1 batallón (700 infantes de marina) • 10 vehículos anfibios *AAVP7A1* • hasta 200 vehiculos • 15 helicópteros *UH-60* ó 10 *SH-60F Ocean Hawk* • 2 Barcazas de desembarco tipo LCAC *(Landing Craft Air Cushioned)*

AUSTRALIA
Nueva patrullera clase Armidale

La Real Marina Australiana comisionó el 13 de julio la patrullera HMAS *Childers,* undécima nave de un total de 14 patrulleras clase *Armidale* proyectadas Las embarcaciones de 56 metros de eslora son construidas con casco de aluminio, pueden operar en el mar con una autonomía cercana a las 3.000 millas náuticas más que la clase *Fremantle*. Desplazan 300 toneladas y tienen una dotación de 21 tripulantes. Las nuevas naves mejorarán substancialmente la capacidad de la real marina australiana para interceptar y capturar embarcaciones dedicadas a la pesca ilegal, contrabando e inmigración ilegal.


RAN

Patrullera australiana HMAS *Armidale*, primera de catorce naves en construcción para la Real Marina australiana.

ALEMANIA
Nuevas fragatas tipo F125

El 20 de junio del año en curso fue firmado el contrato para la construcción de 4 fragatas tipo F125 para la Marina alemana. Los nuevos buques desplazarán 6.800 toneladas, montaje de 127 mm, además de 48 silos para misiles superficie-aire SM-2 y lanzadores para misiles Harpoon. Su propulsion será del tipo CODLAG de 32.000kw con una autonomía de 21 días de operación y 4.000 millas a 18 nudos. Su velocidad máxima será de 26 nudos. La eslora proyectada será de 148 metros y podrá portar 2 helicópteros *NH-90* y 4 sistemas *Softkill*.


HDW

Modelo digital de la fragata F125

Su dotación será de 120 tripulantes, 50 operadores especiales y 20 tripulantes para dotaciones aéreas

BRASIL
La Marina adquirirá el RFA "Sir Galahad"

El 26 de abril del 2007 la Marina de Brasil firmó una carta de intención para la compra del buque británico RFA *Sir Galahad*, el cual será incorporado como G-29 *García D'Avila* y catalogado como NDCC. El *Sir Galahad* es un LSL (*Landing Ship Logistical*) que desplaza 8.751 toneladas y es capaz de llevar 400 efectivos o 1.000 toneladas de material. Dispone de dos plataformas para helicópteros (una para helicópteros medianos y otra para helicópteros pesados) y es capaz de varar para descargar el material directamente sobre la costa. Entró en servicio en noviembre de 1987 con la Royal Auxiliary Fleet (RAF). Fue dado de baja el 31 de agosto del 2006.


MB

RFA *Sir Galahad*

Modernización de submarinos clase *Tupi*

Dentro del plan de modernización del Comando de la Fuerza de Submarinos de la Marina de Brasil, se ha programado la modernización de los cuatro submarinos clase Tupi (tipo 209 - 1400), para llevarlos a los estándares del *Tikuna*, quinto submarino recientemente construido del tipo 209-1500. Los Tupi serán modernizados a lo largo de 10 años aprovechando los periodos de mantenimiento general de cada submarino, que se suceden cada 6 años. Los trabajos en cada uno de los submarinos clase Tupi tendrán una duración de 2 años. Los trabajos incluirán modernización del sonar, cambio del sistema ESM Thales *DR-4000* por el *Defensor* que esta siendo desarrollado por el Instituto de Pesquisas da Marinha, sustitución de los equipos de radio, del navegador inercial y otros cambios menores.


MB

Los cuatro submarinos brasileños de la clase Tupi, iniciarán un proceso de modernización que durará 10 años en total.

Futuro submarino convencional

La Marina de Brasil ha seleccionado al submarino *Tipo 214* de la empresa alemana ThyssenKrupp Marine Systems como su siguiente modelo de submarino convencional. El submarino *tipo 214*, que será construido bajo licencia en Brasil, fue seleccionado por sobre sus competidores, los *Tipo 212* y Scorpene. La Marina de Brasil ha descartado el uso de la tecnología AIP en el submarino *214* debido a su alto costo de adquisición y mantenimiento así como a su complicada logística. La Fuerza de submarinos se aseguró el financiamiento por 1.008 millones de euros para la adquisición del nuevo submarino así como para la modernización de los cuatro submarinos *Tupi* ya en servicio. Se espera comenzar los trabajos de modernización durante el 2007. El contrato incluiría la transferencia de tecnología, así como la construcción de una siderúrgica para abastecer al Arsenal de Río de Janeiro.



HDW

Submarino *Tipo 214*

La Marina busca el remplazo de sus *Sea Kings*

La Marina de Brasil ha emitido una solicitud de propuesta para la adquisición de helicópteros navales para el remplazo de sus actuales *Sea King* embarcados en el portaviones *Sao Paulo*. Se ha solicitado en septiembre del 2006 se cotice la posible adquisición de 6 helicópteros *S-70B* a la Sikorsky Aircraft Corporation, junto a 13 motores *T-700-401C* a ser provistos por la General Electric. El costo de la adquisición, incluyendo logística y entrenamiento, ascendería a 300 millones de dólares. Los otros candidatos para el programa serían el *Merlin* británico y el *Cougar* francés.



Sea King *SH-3D*



Sikorsky *SH-70B*

VENEZUELA
Negocia adquisición de nueve submarinos rusos

El Presidente venezolano Hugo Chávez ha anunciado la adquisición de nueve submarinos convencionales de última generación de procedencia rusa. El contrato estimado en tres mil millones de dólares ha alarmado a los Estados Unidos y ha confirmado a Venezuela como una potencia militar en crecimiento en la región. El contrato, que habría sido dividido en dos tramos, considera un suministro inicial de cinco submarinos del *Proyecto 636* de la clase *Kilo* y cuatro del *Proyecto 637* de la clase *Amur* posteriormente.


Clase *Kilo*


Clase *Amur*

Inicio del segundo Patrullero Oceánico para la Armada de Venezuela

El pasado 22 de junio tuvo lugar el inicio de los trabajos para el segundo patrullero oceánico de vigilancia costera para la Armada de Venezuela que construye el astillero de Navantia en España. Este buque forma parte de un lote de ocho unidades -cuatro patrulleros oceánicos y cuatro de vigilancia de litoral- contratados en noviembre del 2005 por parte de las autoridades de la República Bolivariana de Venezuela al astillero español. Ambos tipos de buques han sido diseñados por Navantia para misiones de vigilancia de las aguas territoriales venezolanas. Entre las misiones de estos patrulleros destacan las de vigilancia y protección



de la zona pesquera, protección contra el contrabando, protección contra el narcotráfico, ayuda humanitaria a las islas que integran Venezuela, así como protección del tráfico marítimo en general. Al primer buque le seguirán otros tres idénticos, cuyas entregas tendrán lugar a lo largo de 2009 y 2010.



Fase final del recorrido de submarinos

Desde el año 2005 las dos unidades submarinas *Tipo 209*, vienen efectuando su modernización, recorrido integral y cambio de baterías, con asistencia de personal de HDW; estando previsto culminar el submarino *Caribe* (S-22) en el segundo semestre del presente año y el *Sábalo* (S-21) a principios del 2008.

Los trabajos estimados en 120 millones de euros comprenden el cambio y modernización de periscopios, automatización de los sistemas eléctricos y de ingeniería, cambio de baterías, modernización del sistema de control de tiro, entre otros.



ITALIA
Portaviones italiano Conte di Cavour inicia pruebas en la mar

El portaaviones *Conte di Cavour*, cuya construcción fue iniciada por Fincantieri en el 2001 y botado por el astillero Riva Trigoso de Génova en julio del 2004, ha iniciado sus pruebas en la mar y se espera que entre en servicio a finales del presente año, luego de que concluyan los trabajos finales en los astilleros de Muggiano y Riva Trigoso.

La nave estará en capacidad de operar aeronaves V/STOL y helicópteros, estando en capacidad para efectuar operaciones anfibias, transporte de personal militar y vehículos pesados. Posee un hangar

de134 metros y 2.500 m² en los que puede alojar 24 tanques y una buena cantidad de vehículos livianos. La autonomía de la nave será 7.000 millas náuticas a 16 nudos y una capacidad de operar sin reabastecimiento de 18 días.

Su nombre recuerda al político italiano Conde Camilo Benso di Cavour. Pero este es su tercer nombre ya que en principio la nave se iba a llamar Luigi Einaudi, siendo cambiado después a almirante Andrea Doria. Una vez entrado en servicio, reemplazará al actual portaaviones *Garibaldi*.



Portaviones *Conte di Cavour*

INDONESIA
Primera corbeta clase *SIGMA*

La primera de cuatro corbetas adquiridas por la marina de Indonesia a Holanda fue entregada el pasado 5 de julio, como resultado de la firma de un contrato de suministro realizada en el año 2002, por un valor unitario de 139 millones de euros por cada una. Estas corbetas desplazan 1.690 toneladas, tienen una eslora de 91 metros, una velocidad máxima de 28 nudos y un radio de acción de 4.800 millas a 14 nudos. Tendrán una capacidad de misiles superficie aire (misiles *Tetral*), superficie-superficie (*Exocet MM-40*) y sensores de guerra ASW. Incorpora capacidades *stealth*, convirtiéndolo en una unidad indetectable para los radares. Se espera que la última de ellas sea entregada en el 2009.



Corbeta Indonesa KRI *Diponegoro*, primera corbeta de la clase SIGMA

Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO

Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

V Reunión de Estados Mayores y XX Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile

Del 5 al 8 de junio, en la ciudad de Valparaíso - Chile, se llevó a cabo la V Reunión de Estados Mayores y XX Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile.

La delegación peruana fue presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffos e integrada por el Director de Inteligencia de la Marina, Contralmirante Pedro García Llaque, el Capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri, el Capitán de Navío Eduardo Cochella Maldonado, Agregado Naval del Perú en Chile, el Capitán de Fragata Julio Cacho Morán y el Capitán de Fragata Fernando Rojas Lazo.

Durante las reuniones de trabajo se establecieron acuerdos orientados al fortalecimiento de la amistad y del nivel de cooperación entre ambas marinas, así como al incremento de interoperabilidad, para contribuir con el desarrollo de ambos países.

La próxima Reunión de Estados Mayores y Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile tendrá como sede Lima.



El Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffos presidió la delegación peruana en la V Reunión de Estados Mayores

Conferencia Final de Planeamiento del Ejercicio Multinacional Fuerzas Aliadas PANAMAX 2007

En la ciudad de Panamá, del 4 al 8 de junio, se realizó la Conferencia Final de Planeamiento del Ejercicio Multinacional Fuerzas Aliadas PANAMAX 2007, el mismo que se efectuará del 28 de agosto al 8 de setiembre del presente año.

En esa oportunidad, el Ejercicio PANAMAX, que en sus versiones anteriores conducía el Comando del Componente Naval del Comando Sur de los Estados Unidos, estará a cargo del Comando de la Segunda Flota de los Estados Unidos y contará con la asignación de medios de los Ejércitos, Fuerzas Aéreas y Fuerzas Navales de 18 países así como el Servicio Marítimo de Panamá en su calidad de co-anfitrión del citado ejercicio. Con esta decisión, el operativo PANAMAX ha pasado a ser el principal ejercicio multinacional conjunto que se desarrolla en el continente.

La presencia del Perú en este año se hará a través de la participación de la Fragata Misilera BAP *Bolognesi* (FM-57), la Corbeta Misilera BAP *Sánchez Carrión* (CM-26), un helicóptero *AB-212*, personal de la Fuerza de Operaciones Especia-



El ejercicio multinacional PANAMAX 2007 estará a cargo del Comando de la Segunda Flota de los Estados Unidos y contará con la participación de 18 países

les y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

La delegación de la Marina de Guerra del Perú que participó en esta Conferencia Final de Planeamiento, estará conformada por el Capitán de Navío Silvio Alva Villamón quien se desempeñará como Comandante del Grupo de Tarea del Pacífico, el Capitán de Navío César Linares Roca, quien cumplirá funciones de Jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la Fuerza Naval Multinacional, el Capitán de Navío Hugo Verán Moreno, a cargo de la Oficina de Asuntos Públicos, el Capitán de Fragata Jorge Portocarrero, quien conformará parte del Grupo Control del Ejercicio y el Capitán de Corbeta Juan Carlos Zapata Matienzo que actuará de enlace con el Comando de Fuerzas Especiales.

Buques de armada japonesa arribaron al puerto del Callao

El 18 de junio arribaron al Puerto del Callao, en visita oficial, tres buques de la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Maritima de Autodefensa del Japón. Se trata de los buques escuela *Kashima* y *Shimakuyi* y el buque escolta *Sawaguiri*, que, en conjunto sumó una tripulación de 178 oficiales recién graduados de la Escuela de Candidatos a Oficiales Marítimos y más de 700 marinos de la Fuerza Naval japonesa.

Los buques, bajo el mando del Comandante del Escuadrón de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón, Contralmirante Yasushi Matsushita, permanecieron en el Perú hasta el 22 de junio, trayecto en el cual su tripulación realizó actividades protocolares, académicas, culturales y sociales.

La visita de estas unidades al Perú forma parte de un recorrido de entrenamiento que incluye a Estados Unidos, México, Chile, Tahití, Nueva Zelanda, Australia, Malasia y Corea del Sur, entre otros países.

Entre sus actividades, los marinos japoneses participaron en una ceremonia de colocación de una ofrenda floral al monumento del Gran Almirante Miguel Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao. El acto estuvo a cargo del Embajador del Japón en el Perú, Hitohiro Ishida y el Contralmirante Yasushi Matsushita.

Como parte de la agenda, el comando de los citados buques visitó al Director de



Tres unidades de la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón realizaron una visita protocolar a nuestro país

la Escuela Naval del Perú, al Capitán del Puerto del Callao, al Comandante de la Base Naval, así como a representantes de la Alcaldía y la Presidencia de la Región Callao.

Posteriormente, visitaron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, los Servicios Industriales de la Marina y el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía".



Se realizó exitosamente I Curso de Corresponsales de Defensa

Con el fin de establecer una mayor apertura y comunicación permanente y fluida con el periodismo nacional, el Ministro de Defensa, Embajador Allan Wanger Tizón, inauguró el I Curso de Corresponsales de Defensa dirigido a los periodistas de los diferentes medios de comunicación social.

La Marina de Guerra, el Ejército del Perú y la Fuerza Aérea programaron una serie de actividades que tuvieron una duración de siete días.

Por su parte, la Marina de Guerra encabezada por el Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén dio la bienvenida a los periodistas, integrantes del I Curso de Corresponsales de Defensa en las instalaciones de la Comandancia General de la Marina, en donde les brindó una didáctica exposición en torno de la misión de la Marina de Guerra y su contribución al Desarrollo Nacional.

Al término de esta actividad, los periodistas fueron trasladados a la Base Naval del Callao para embarcarse a bordo de la fragata misilera BAP *Bolognesi* con destino a Ancón. Allí tuvieron la oportunidad de hacer un recorrido por las diferentes cubiertas de dicha unidad. Previamente, pudieron apreciar maniobras de las patrulleras guardacostas y de los integrantes de la Fuerza de Operaciones Especiales.

A su arribo a la Base de Infantería de Marina, el Comandante de la Fuerza, Contralmirante Óscar Anderson Machado les dio la bienvenida y se les entregó el equipo y los uniformes. A continuación tomaron conocimiento de los eventos a realizarse durante el operativo y las precauciones de seguridad a seguir durante las operaciones.

El operativo consistió en el desembarco anfibio en BMR y botes de goma MK-5, desplazamiento a la zona de operaciones terrestre (Quebrada Inocente), armado y desarmado de vivacs (campamento) en la zona de operación terrestre nocturna, patrullaje a pie, motorizado, cruce de áreas de peligro, simulación de emboscada, evacuación de heridos y demostración de fuegos nocturnos.

Recibieron, además, fundamentos bá-

sicos de navegación terrestre, primeros auxilios, cartografía y uso de GPS, demostración de armamento, teoría y técnicas de supervivencia en desierto, selva y sierra, equipos de seguridad personal y factores de riesgo (trampas, emboscadas, francotiradores, incidentes, crisis de rehenes, entre otros).

Presenciaron demostraciones de pista de combate y torre multipropósito en los cuales realizaron diversas ejercicios.

El Curso de Corresponsales de Defensa tiene como objetivo compartir con los hombres y mujeres de prensa, los conocimientos y habilidades que les permitan ejercer su labor en un campo de batalla, en las mejores condiciones de seguridad y supervivencia. Además de conocer, comprender y valorar el rol preponderante que desempeñan las Fuerzas Armadas en la Defensa y Desarrollo Nacional.

El 16 de junio, en la Escuela de Paracaidismo del Ejército Peruano, el Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón clausuró el I Curso de Corresponsales de Defensa 2007.

En el curso participaron 25 periodistas de los diferentes medios de comunicación, quienes tuvieron la oportunidad de conocer técnicas de supervivencia en el mar, curso de paracaidismo, curso de comando, asi como actuar en situaciones de secuestro y emboscada, evacuación de heridos, etc.

"El propósito que nos motivó a realizar este curso de corresponsales fue el de hacer conocer a profundidad la labor que realizan los integrantes de las Fuerzas Armadas, no a través de conferencias, lecturas o videos, sino brindándoles la oportunidad a un grupo de jóvenes periodistas de los diferentes medios de comunicación a vivir una experiencia diferente y única", enfatizó el Ministro de Defensa en su discurso de clausura.

Asimismo, resaltó que "mediante este curso han podido compartir y comprender como se preparan los miembros de la FF. AA. anímica y fisicamente, para contribuir a la Defensa Nacional y Desarrollo del país. Esta experiencia es sin duda invalorable para nosotros porque a través de ella ahora ustedes entenderán mejor cuál es el papel que desempeñan nuestras FF.AA.".

El periodista Augusto Thorndike, en representación de los corresponsales de defensa, dijo que durante los días que han convivido con los miembros de las Fuerzas Armadas han aprendido y valorado la vida militar y su importante función en el país.



Los hombres y mujeres de prensa compartieron con los miembros de las FF.AA. su rutina militar

USS Mitscher y USS Pearl Harbor, de la Armada de los Estados Unidos de América, cumplieron una amplia agenda en el Perú durante su visita oficial

El destructor USS *Mitscher* y el buque de desembarco USS *Pearl Harbor* de la Armada de los Estados Unidos de América, arribaron al Perú en visita oficial el 3 de julio, en donde realizaron variadas actividades profesionales y protocolares.

El Comandante de la Escuadra de la Armada Estadounidense, Capitán de Navío Randy Snyder ofreció una conferencia de prensa, durante la cual informó a los medios de comunicación acerca del ejercicio "Asociación de las Américas" que viene realizando EE.UU. con diversos países de América.

El Comandante Snyder destacó que el ejercicio "Asociación de las Américas" es una oportunidad de trabajar con todas las Armadas de Sudamérica y aprender de cada una de ellas. "Esta Asociación comenzó el año pasado en un despliegue de dos meses por el Caribe y tiene esta denominación, porque sirve para establecer relaciones con otros países o armadas, y trabajar conjuntamente".

"Es la quinta vez que estamos en el Perú participando en planeamiento de ejercicios. Esta es una buena oportunidad y experiencia para nosotros, pues vamos a trabajar juntos y aprender de cada uno de ustedes. Los marinos peruanos son muy capaces y profesionales y es un honor estar aquí", subrayó.

El 6 de julio realizaron un ejercicio conjunto con los marinos peruanos, denominado Passex, en donde realizaron maniobras de reabastecimiento en el mar, guerra antiaérea, guerra antisubmarina, tiro contra blanco terrestre, maniobras tácticas, entre otros.

Por su parte, los Infantes de Marina del 24° Regimiento de Estados Unidos, conjuntamente con personal de la Infantería de Marina del Perú, realizaron un entrenamiento operacional en la playa Salinas de Huacho.

Durante el operativo se llevó a cabo un desembarco anfibio desde el BAP *Paita* (DT – 141), donde participaron Infantes peruanos y estadounidenses, quienes en botes zodiac y vehículos anfibios tomaron la cabecera de playa, para posteriormente continuar con las operaciones en tierra, en las que utilizaron morteros y ametralladoras.



Destructor USS *Mitscher* y buque de desembarco USS *Pearl Harbor* durante ejercicios en la mar.

El entrenamiento conjunto incluyó tácticas ofensivas y defensivas, entrenamiento nocturno y fuego vivo combinado.

El buque de desembarco USS *Pearl Harbor*, comandado por el Capitán de Fragata Víctor Cooper, transporta a la Infantería de Marina, así como equipaje y camiones, desde altamar a tierra. Tiene 610 pies de eslora, 84 pies de manga, con aproximadamente 500 soldados de infantería.

El buque *Mitscher* es un destructor con capacidad para efectuar multiples misiones, ya sea contra blancos de superficies, guerra antiaeréa y guerra antisubmarina, este buque lleva su nombre en honor al almirante Mark Mitscher, quien participó en la Segunda Guerra Mundial y fue héroe de varias acciones navales en el Pacífico. Actualmente, es comandado por el Capitán de Fragata William Mckinley,

La tripulación de dichas unidades durante su visita realizó diversas actividades protocolares, culturales y sociales. Destacó su participación en una acción cívica conjunta en el colegio mixto "Miguel Grau", ubicado en el distrito de Ancón, en donde se brindó atención en medicina general, odontológica, el pintado del citado centro educativo, entrega de útiles escolares y pelotas, así como un desayuno ofrecido para todos los niños.

El Coronel Brent Dunahoe, de la Infantería de Marina de los Estados Unidos de América, participó con su personal y expresó su satisfacción por la oportunidad de proyectar su ayuda a la comunidad y por compartir esta acción cívica con sus homólogos peruanos.

Importante gesto de amistad

Como símbolo de fraternidad entre ambas Armadas, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, hizo entrega de un busto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario a la Escuela Naval "Arturo Prat", en el desarrollo de las actividades de su visita oficial a Chile.

En el acto participaron el Comandante en Jefe de la Armada del vecino país, Almirante Rodolfo Codina Díaz, el Embajador del Perú en Chile, Hugo Otero Lanzarotti; la Subsecretaria de Marina, Carolina Echeverría, autoridades civiles; miembros del Alto Mando Naval; y el Director de la Escuela Naval,



El Almirante Eduardo Darcourt y el Embajador Hugo Otero develaron el busto del Gran Almirante Grau en la Escuela Naval "Arturo Prat" de Chile

Capitán de Navío Osvaldo Schwarzenberg Ashton.

Como parte de la delegación peruana asistió el Cónsul General, Ministro Consejero, Juan Antonio Prieto, y el Agregado Naval del Perú en Chile, Capitán de Navío Eduardo Cochella Maldonado.

El gesto, catalogado como simbolo de amistad, es parte de un anhelo que tenían ambas Armadas de intercambiar los bustos de sus máximos héroes navales, lo que realizó Chile en abril de este año cuando el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo Codina, viajó al Perú para hacer entrega del busto del Comandante Arturo Prat Chacón a la Escuela Naval.

En esta ocasión, el Almirante Darcourt destacó que "la historia de nuestros pueblos y Armadas ha estado ligada y marcada por la cooperación entre países vecinos y hermanos", señalando que gestos como éste "continúan estrechando los lazos de amistad y cooperación entre ambas Marinas".

Por su parte, el Almirante Codina manifestó que esta iniciativa "refleja el espíritu de mirar el pasado como un ejemplo para todos", a la vez que "nos permite enfrentar sin complejos la cooperación e integración internacional".

Tras la ceremonia en la Escuela Naval, las autoridades chilenas y peruanas se dirigieron al Edificio Armada de Chile, donde el Almirante Darcourt fue condecorado por el Almirante Codina con la Orden del Mérito Naval en el grado de Comendador.

La cercanía entre ambas instituciones seguirá fortaleciéndose a través del intercambio de estudiantes y de personal de ambas Armadas que se encuentran desarrollando labores tanto en Chile como en el Perú.

Cabe recordar que, en febrero de este año, el Buque Escuela de la Marina de Guerra de Perú visitó las costas chilenas, y en él se embarcaron cadetes de la Escuela Naval "Arturo Prat".



Los cadetes de la Escuela Naval Arturo Prat finalizaron este acto histórico con un desfile de honor

Princesa Ana visita al Perú

La Princesa Ana, hija de la Reina Isabel II de Inglaterra, arribó al Perú el 7 de julio, y durante su estadía realizó diversas actividades y visitas, en la que incluyó un viaje a la Amazonía.

A su llegada a Iquitos fue declarada Huésped Ilustre de la Ciudad. Durante su estancia estuvo acompañada de una comitiva en la que se encontraba la Embajadora británica en el Perú, Catherine Nettleton, con quien visitó las instalaciones de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, en donde fue recibida por el Vicealmirante Alberto Lozada Frías, Comandante de Armas de la Guarnición de Iquitos y Comandante General de Operaciones de la Amazonía.

Acompañada de la alta autoridad naval realizó un recorrido por el Buque Museo BAP. *América*, construido en Inglaterra en 1904. Esta unidad arribó el 11 de mayo de 1905 a Iquitos y participó en el Combate de la Pedrera al mando del Teniente Primero Manuel Clavero Muga, héroe Naval de la Amazonía. La Princesa comentó acerca del legado histórico de esta nave y su mantenimiento, tomándose a bordo una serie de fotos para el recuerdo.

Al finalizar su visita, luego de una navegación por el río Amazonas, la Princesa Ana agradeció a los miembros de la Marina de Guerra del Perú por el recibimiento y por la seguridad brindada por las unidades guardacostas durante el periplo.

Con el propósito de conocer el trabajo que realizan las organizaciones ligadas a la corona británica, visitó Vine Trust y Unión Bíblica, que están a cargo de las embarcaciones *Amazon Hope I* y *II*. Estas naves han sido acondicionadas como hospitales flotantes para llevar atención médica a los poblados más recónditos de la selva.

De regreso a la capital visitó la sede de la cervecería Backus, en donde pudo observar los tradicionales caballos de paso. Luego acudió al Centro Internacional de la Papa. Se despidió del Perú el 10 de julio con una visita al colegio para niños sordos y ciegos San Francisco de Asís, en Surco.

La princesa llegó al Perú después de visitar Guatemala, para luego continuar su viaje al Brasil. Esta es la segunda visita oficial a nuestro país. La primera vez que pisó tierra peruana fue en 1997, donde, además de Lima, visitó el Cusco.



La princesa Ana de Inglaterra visitó la ciudad de Iquitos, donde fue declarada Huésped Ilustre

Marina de Guerra del Perú llevó ayuda a los damnificados del sur del país

La Marina de Guerra del Perú dando cumplimiento al plan de contingencia en caso de desastres, dispuso el zarpe de cuatro unidades de desembarco: el BAP *Callao* (DT-143), BAP *Eten* (DT-144), BAP *Pisco* (DT-142), BAP *Paita* (DT-141) y el buque cisterna BAP *Caloyeras* (ACA-111), para llevar ayuda humanitaria a Pisco, ubicado al sur del país, una de las zonas mas devastadas por el terremoto ocurrido el 15 de agosto.

Hasta la fecha, 8.000 toneladas de ayuda humanitaria fueron trasladadas vía marítima, para ser entregada a las 37 mil 521 familias que quedaron damnificadas, según el último reporte del Instituto Nacional de Defensa Civil (Indeci).

La Marina de Guerra, desde el momento que ocurrió el desastre, inició un tren logístico marítimo de los buques de desembarco, el mismo que fue dispuesto por el Presidente de la Republica y ejecutado por el Ministro de Defensa a través del Comandante General de la Marina.

Se han realizado, hasta el momento de escribir estas líneas, ocho viajes en los cuales se ha trasladado camiones, ambulancias, ómnibus, camionetas 4 X 4, cisternas de agua, cargadores frontales, camiones tácticos, grupos electrógenos, planchas de techo pre-fabricado, puertas contraplacadas de madera, paneles de polietileno, conservas, colchones, agua, ropa, frazadas, víveres, medicinas, etc., enviadas por las diferentes instituciones públicas y privadas

A bordo del BAP *Callao* se transportó, la mayor carga de ayuda, consistente en un hospital de campaña 120 camas, además de 24 médicos y enfermeras.

Se embarcaron también 200 Infantes de Marina, para efectuar labores de rescate, colaborar en la remoción de escombros, así como brindar seguridad en la zona.

El BAP *Caloyeras* transportó mil toneladas de agua destinada a satisfacer la urgente necesidad de ella en Pisco.

Las unidades están yendo y viniendo con carga de Lima a Pisco, el único buque que permanecerá en el puerto de Pisco cerca de 45 días, es el BAP *Callao*, por estar operando como buque hospital.

Asimismo, en el Centro Medico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara"



El BAP *Callao* inició el plan de contingencia en caso de desastres llevando ayuda humanitaria a la ciudad de Pisco

se atendió a 27 heridos que fueron evacuados de Pisco y Chincha.

Dos *Antonov* de la Fuerza de Aviación Naval, un *Fokker* de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y un helicóptero *MI-8*, se hallan participando en el traslado de ayuda humanitaria, así como de heridos.



Fueron trasladadas por vía maritima 8000 toneladas de ayuda humanitaria para los damnificados del sur del país.



CON UNA TASA PREFERENCIAL DE

13.5 % TCEA*
para préstamos de 12 meses.

16.5% TIEA*
para préstamos de 13 a 60 meses.

Exclusiva para la familia Naval. **Préstamos de hasta s/. 75,000.00**

- **REQUISITOS:**
- 2 copias y original de la boleta de pago del último mes
- 2 copias DNI y CIP
- 2 copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de combustible al banco (sólo para Finmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Finmar Combustible.

Término de campaña 31 de diciembre de 2007

Si por ejemplo, el 10/08/2007 se desembolsa un préstamo por convenio FINMAR de S/. 10,000 a 24 meses, a una TIEA de 16.50%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de septiembre y una vez que la Marina remita el monto descontado, se le realizará el primer pago el 03/10/2007 siendo su cuota total de S/. 492.71 (Para la 1ra. Cuota: Capital S/. 260.98, Interés: S/. 231.73 y Gasto por portes S/.2.50)
Para este ejemplo, la Tasa de Costo Efectiva Anual es de 17.05%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al monto y plazo solicitado.
En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20%. Es decir, que para la cuota de S/. 499.21, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio sería de S/. 6.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 519.24.
Estas tasas se cobrarán a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago.
Hasta 12 meses: 13.5% TCEA(sin gastos por portes), de 13 a 24 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2.50, de 25 a 60 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2.50 y comisión por portes S/4.00.
La difusión de las informaciones se realiza de conformidad con la Ley N° 28587 Resolución SBS N° 1765-2005.
*TCEA (Tasa de Crédito Efectiva Anual)
**TIEA (Tasa de Interés Efectiva Anual)

Oficina principal: Av. Canaval y Moreyra 454, San Isidro

OFICINA DE INFORMACIÓN BAZAR NAVAL
DIRECCIÓN DE BIENESTAR DE LA MARINA
Av. Venezuela s/n Alt. Cuadra 34- San Miguel
Telf. 5136025 Cel. 9038-4614 RPM #302359
Telf. 96592125 RPM #999559
Anexo naval 4813

BASE NAVAL DEL CALLAO- DIABASTE
Cel. 9639-4133 RPM #999458
Cel. 9639-3957 RPM # 999453

ESTACIÓN NAVAL – LA PERLA
Cel. 9639-3681 RPM #999450

PROMOTOR CIUDAD IQUITOS
Cel.(65)963-38456 RMP #301113

AGENCIA AREQUIPA
Cel.(054)956-2587 RPM #250362

Para mayor información puedes consultar en el Tarifario; en la plataforma de Atención al Cliente, en nuestra Página Web **www.bancomercio.com** o llámanos a nuestra línea gratuita **0-800-00222**.

BANCO DE COMERCIO
Siéntete en familia

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Carvajal Pareja, Melitón
Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883, *t. XI, v. 2, 868 pp., ilus., mapas, planos, retratos*
Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2006.



Continúa la disputa por el control del mar. No poder alcanzar el predominio marítimo, arrebatarle al pequeño monitor *Huáscar* este privilegio es la causa del desvelo de Juan Williams Rebolledo, comandante general de la escuadra chilena; su desempeño hasta ahora ha estado marcado por el fracaso, incapaz de domeñar al intrépido monitor. Al otro lado del tablero, la escuadra peruana y su comandante se aprestan para emprender la segunda fase de la campaña marítima. Hasta ahora ha sido una gesta bizarra del pequeño monitor y su indomable tripulación; pero su comandante es sereno en sus juicios y con fatalismo que nace de la objetividad, sabe que en esta campaña marchan al encuentro con su destino. Como él lo manifiesta, la suerte está echada. Los dos únicos buques de combate, el *Huáscar* y la *Unión*, se encuentran en el puerto del Callao,en vísperas de terminarsusreparaciones. La escuadra chilena que habíaabandonadolaplaza del Callao, aliviándola del bloqueo, regresaba, empero a restablecer el bloqueo del puerto de Iquique el 31 de mayo de 1879.

El plan inicial del gobierno chileno había sido atacar a la escuadra peruana que se encontraba en reparaciones en el Callao. Williams Rebolledo, demostrando poca claridad táctica, se opuso tenazmente por los peligros de enviar la

escuadra tan lejos y las dificultades para la comunicación. Más, bien, propuso el bloqueo del puerto de Iquique, dejando a cargo de esta tarea a dos de los buques menos costosos de la escuadra, la corbeta *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*. El plan fracasó cuando se produjo el combate de Iquique y se perdió la corbeta Esmeralda; la inmolación del comandante Prat y la pérdida de la fragata peruana Independencia frente a Punta Gruesa disimularon ante la opinión pública sus fallas tácticas.

Sin embargo, Williams Rebolledo estaba a punto de dejar el mando, con el pretexto de su mala salud, pero en verdad agobiado por las críticas de la opinión pública, entre ellas por su fracaso en el bloqueo del Callao, y las frustradas persecuciones del *Huáscar*, con la pérdida de la *Esmeralda* de por medio. Presenta su renuncia, el 4 de junio, al fondear en Iquique de regreso de la segunda persecución al Huáscar. El gobierno no acepta su retiro. El 15 de junio, absolviendo tres requerimientos que le planteaba el ministro de Guerra y Marina, general Urrutia ratifica su oposición a reanudar el bloqueo al Callao y reconoce la desventaja de la escuadra chilena en velocidad respecto de la peruana; explicaba que por ello no se había llegado al ansiado combate decisivo, que se podía lograr si se le dejaba al jefe de la escuadra toda la amplitud de acción. Coincide en la necesidad de organizar la escuadra en dos divisiones, una para el bloqueo de Iquique, y la otra para controlar la costa para interceptar el tráfico de los transportes enemigos y convoyar los transportes que conducían al ejército chileno. A fines de junio se adoptaron estas medidas.

Finalmente, Williams Rebolledo deja el cargo el 12 de agosto. Su empecinada pugna con Rafael Sotomayor Baeza y con el general Justo Arteaga, comandante de las fuerzas terrestres, así como el profundo descontento de la ciudadanía ante su incapacidad para detener las acciones del *Huáscar*, lo llevan a apartarse. El golpe de gracia para su desafortunada gestión sobreviene cuando el comandante Grau a bordo del monitor *Huáscar* captura el transporte Rímac, repleto de tropas y pertrechos. La gloria le fue esquiva a Williams Rebolledo; a su drama personal se aunaba una grave enfermedad bronquial. Es reemplazado por el capitán de navío Galvarino Riveros Cárdenas.

Galvarino Riveros, finalmente logra su cometido el 8 de octubre en el combate de Angamos donde cae el monitor *Huáscar* y su comandante Miguel Grau.

El miércoles 8 de octubre, a las 3.30, a la altura de la península de Mejillones el comandante Grau avistó los tres humos de la División de Riveros, la vez que los mismos se percataban de la presencia de las naves peruanas e iniciaban la persecución. La aparición más tarde de los tres buques de la división de Latorre, que cerraba el paso por el noroeste a las fuerzas peruanas, con la de Galvarino Riveros a la zaga por el sur, solo le dejaba a Grau forzar la marcha por el noroeste, pues el paso por el este estaba cerrado por la costa. Entre las 8 y las 8.30 estaba prácticamente acorralado a la altura de punta Angamos. La persecución de los blindados estaba centrada en el *Huáscar*,

en tanto que el *Loa* y *O'Higgins*, por orden de Latorre, marchaban sobre la *Unión*, que tenía orden de evadir el combate. Las instrucciones del presidente Prado indicaban que "En ningún caso comprometerá el almirante Grau alguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos... solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber." Estas eran las circunstancias actuales y Grau cumplió con su deber.

De esto trata el volumen 2 de la obra del almirante Carvajal. El autor ha tenido clara la idea de que solo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderíos navales en ambos países beligerantes, haría posible analizar los hechos y aun encontrar las razones del resultado final.

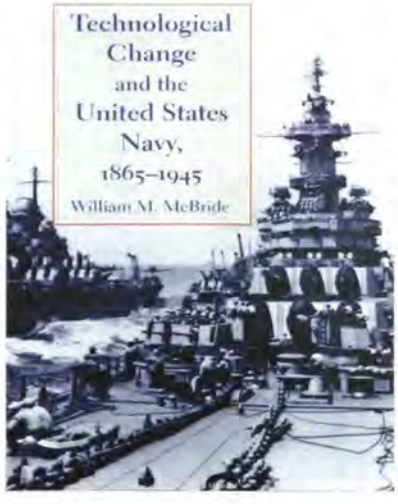
Establecer la precisión de las horas –que aparecían con muchas diferencias en los partes oficiales y testimonios–, señala que es un factor importante para la reconstrucción del combate y para determinar la hora y circunstancia en que fallece Grau. Cita a Melitón Carbajal, su abuelo, testigo presencial del combate a bordo del *Huáscar*, dice: "Pero, el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente..." , el Huáscar, dice, "...cayó en poder del enemigo, no rendido, sino apresado."

Finalmente, como sabemos se impuso la fuerza a la audacia y valentía.

El drama se había cerrado.

McBride, William M.
Thecnological change and the United States Navy, 1865-1945 ***(John Hopkins Studies in the History of Technology)***
Baltimore: John Hopkins University Press, 2000.
Xiii, 333 pp.

Los cambios tecnológicos y la Armada de los Estados Unidos en el periodo de 1865 a 1945, es el tema del libro de William M. McBride, en el que estudia cómo a fines del siglo XIX, la tecnología en plena evolución, sustentada en la ciencia, plantea un desafío a los valores tradicionales de la profesión naval americana. McBride dice que, en general, las marinas de guerra han sido siempre tecnológicamente sofisticadas, desde las galeras de trirremes del mundo antiguo y la era de los buques de línea a vela hasta los acorazados de la I Guerra Mundial y los portaviones y submarinos de propulsión nuclear de hoy en día. Aun cuando cada una de las grandes innovaciones tecnológicas ha suscitado la resistencia y aun la hostilidad entre los oficiales que se aferraban a las viejas



costumbres familiares, la marina de guerra, en su momento, ha evolucionado y lo ha hecho orientándose hacia cierto estilo de combate. Analiza cómo la marina de guerra manejó los cambios tecnológicos al finalizar la Guerra Civil norteamericana, entrando a la era de los acorazados, cuando la tecnología se hizo más compleja y la nación asumía un rol global. Por ejemplo, aun cuando las máquinas a vapor en general al hacer su impronta en el mundo marítimo alrededor del año 1865 probaron su utilidad en la marina fluvial de la Unión durante la Guerra Civil, no fue óbice para que más tarde surgiera una animadversión dentro del servicio tanto contra las máquinas a vapor como contra los ingenieros que las operaban. A comienzos del siglo XX los grandes acorazados encontraron al comienzo similar resistencia de parte de algunos oficiales, como el famoso Alfred Thayer Mahan y sus aliados industriales y políticos. Durante la primera mitad del siglo XX, el acorazado ejerció una influencia dominante sobre quienes tenían a su cargo desarrollar los planes estratégicos y operacionales de la nación, al mismo tiempo que los adelantos en submarinos y en aviones de alas fijas complejizaban la escena y afectaban la superioridad del acorazado.

Sostiene McBride que; en todas las épocas, la aparición de nuevas tecnologías ha parecido inicialmente que amenazaban la imagen misma de la marina de guerra. Fuero posiblemente los celos profesionales e inseguridades, ignorancia y rígidas tradiciones los que influyeron entre los cuerpos de oficiales cuando debieron asumir los temas de tecnología, así como los referidos a seguridad nacional, y McBride sostiene que está dinámica persiste aún hoy. Nos demuestra que existe una interacción entre las innovaciones tecnológicas y otras influencias sobre adaptabilidad naval: comisiones internacionales, conceptos estratégicos, la relación industria-gobierno y la influencia permanente de la política interna. Desafiando el determinismo tecnológico, revela que esas actitudes conflictivas hacia la tecnología orientaron la política naval entre fines de la Guerra Civil y el amanecer de la era nuclear.

La evolución y la permanencia de la armada de acorazados conduce a que, después de 1945 y entrando al siglo XXI, se mantenga el predominio del paradigma del portaaviones.


MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

100 años



EDICIÓN ESPECIAL
1907 - 2007



Nuestra portada

Composición gráfica que contiene una alegoría de la Patria delante de un cañón naval y un ancla, portando un sextante. Ésta imagen fue empleada en las portadas de la Revista de Marina *entre los años 1916 y 1917.*

REVISTA DE MARINA

Director:
Contralmirante Jorge De la Puente Ribeyro
Subdirector:
Capitán de Navío Fernando Casanova Claros
Editor:
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición:
Teniente Primero Giovanna Betancourt Sanguineti
Diseño y Diagramación:
Fernando E. León La Torre
Técnico Segundo Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección:
Víctor Lecaros Villavicencio.
Infografías:
Iván Palomino Huamaní

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: 2342 - 2337 - 2334
Telefax: 614-2900 anexo 2302
Web: http//: www.marina.mil.pe
Email: revismar@marina.mil.pe
Año 100, N.º 3 - 2007
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
N.º 1995-1033

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.



SUMARIO

5 **Saludo del Comandante General de la Marina**
Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, Comandante General de la Marina.

7 **Editorial**
Contralmirante Jorge De la Puente Ribeyro

9 **El Perú y sus Fuerzas Navales frente a los nuevos desafíos del siglo XXI**
Vicealmirante Luis Ramos Ormeño

16 **La Marina de Guerra del Perú y la Amazonía en el siglo XXI**
Vicealmirante Alberto Lozada Frías

31 **Desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú y su proyección al futuro**
Contralmirante Ricardo Fernández Lino

44 **Preponderancia del Poder Marítimo**
Contralmirante Edmundo Guzmán Lanfranco

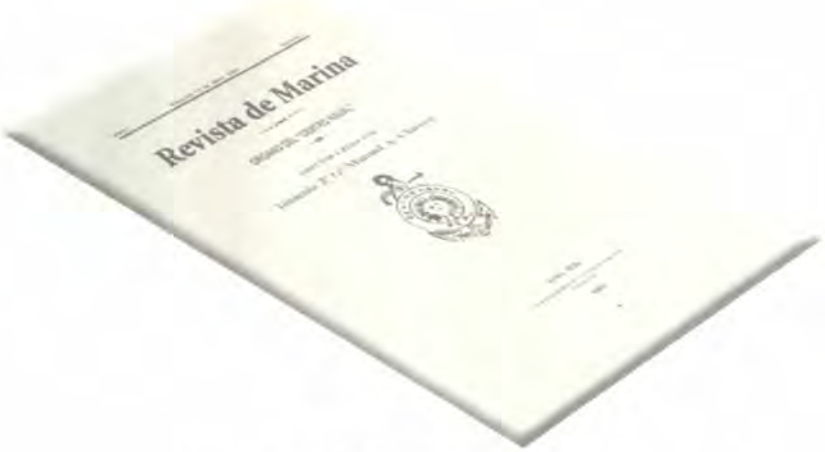
60 **Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo orden mundial**
Capitán de Navío Jasón Saavedra Paredes

73 **Estrategia para potencias navales medianas sudamericanas frente al nuevo orden mundial**
Capitán de Navío Rafael Zariquiey Núñez

85 **Nuestra Revista de Marina**
Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

92 **Un centenario trascendental: El renacer de la Marina de Guerra peruana**
Dr. Héctor López Martínez

106 **La Revista de Marina primera época 1907 - 1911**
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo



117 Manuel Clavero y la Revista de Marina
Capitán de Corbeta Juan Llosa Pazos

126 El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*
Capitán de Fragata John Rodriguez Asti

146 Arqueología Marítima y Subacuática en el Perú. Situación y perspectivas
Lic. José Huldtwalker Morán
Lic. Carlos Ausejo Castillo
Lic. Piero Guarisco Canseco

171 Sucedió hace un siglo
Teniente Primero Giovanna Betancourt Sanguineti

181 Actualidad Naval Mundial
C. de N. José Escobedo Sayán
C. de F. John Rodriguez Asti

187 Actualidad Naval Nacional
Lic. Tatiana Figueroa López

192 Comentarios de Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac



SALUDO DEL SEÑOR ALMIRANTE COMANDANTE GENERAL DE MARINA A LA REVISTA DE MARINA AL CELEBRARSE EL CENTENARIO DE SU FUNDACIÓN

Me es muy grato, en mi condición de Comandante General de la Marina, poder escribir estas palabras de saludo, para tan prestigiosa publicación que en el presente año celebra su primer centenario de existencia. Y ello lo es aun más, con la satisfacción de haberme encontrado al frente de su dirección en el año 2001, cuando estuve a cargo de la antigua Dirección de Información de la Marina. He sido testigo a lo largo de mi servicio en la institución, de la manera cómo, a través de sus páginas, muchas generaciones de oficiales de Marina hemos complementado los conocimientos adquiridos en nuestra Escuela Naval, y en ella, hemos podido hallar también una manera de mantenernos actualizados en temas relacionados a nuestra profesión naval. Y ello ha sido y continúa siendo posible, gracias a que cada edición de la *Revista de Marina*, trae consigo artículos diversos sobre temas vinculados a nuestra profesión y a otros de interés nacional e internacional, preparados con esfuerzo y dedicación por profesionales navales y civiles, que buscan contribuir de una u otra manera a brindar un aporte al desarrollo institucional y al de la Nación.

Mantener una publicación vigente a lo largo de una centuria es una verdadera hazaña que debemos encomiar y aplaudir sin reservas. Ello ha sido posible, porque a lo largo del tiempo, la tarea de llevar adelante este esfuerzo ha estado a cargo de personas conscientes de la importancia de contar con una publicación especializada en temas navales y marítimos, que por su contenido se halla entre las mejores de su tipo en el ámbito hispanoamericano.

Con el correr de las décadas, la que en un principio fue una revista de circulación limitada, se ha convertido en los últimos lustros en una atractiva publicación –por su contenido y presentación- que puede parangonarse con sus similares de otros países y

que es de necesaria consulta para todos aquellos que deseen conocer los temas navales y marítimos.

Tengo la seguridad de que este primer centenario de la *Revista de Marina* será el punto de partida, el galardón y acicate para nuevos y mayores logros que no dudo habrán de llegar. Por todo ello, envío con la más grande complacencia una cálida felicitación a todos los que, de una u otra forma, intervienen en la preparación de cada número y, sobre todo, a quienes han tenido a su cargo esta edición especial de aniversario. No sería justo olvidar en esta hora de celebración a quienes en algún momento contribuyeron con su dedicación a dar vida a la *Revista de Marina* y, sobre todo, a quienes habiendo cumplido esa misión ya no están con nosotros.

Reitero, pues, junto con mi felicitación, los mejores augurios para la *Revista de Marina* en esta fecha tan significativa de su infatigable y valiosa historia.

Almirante
Eduardo Darcourt Adrianzén
Comandante General de la Marina

EDITORIAL

100 AÑOS DE EXISTOSA NAVEGACION

Hace cien años, para ser más precisos, un 15 de abril, una feliz iniciativa de un grupo de oficiales socios del Centro Naval del Perú, logró concretar un anhelado proyecto editorial: fundar una revista de índole profesional, especializada en temas navales y marítimos.

Como se puede leer en su primer editorial, la *Revista de Marina* estaba destinada a servir de medio para ampliar los conocimientos profesionales de los oficiales de marina, mediante la divulgación de trabajos de investigación y ensayos; difundir nuestra historia y tradiciones institucionales a fin de mantener la identidad y espíritu de cuerpo; contribuir al desarrollo del poder marítimo de la Nación a través del fomento de la conciencia marítima, así como constituirse en un foro de discusión e intercambio de ideas para contribuir al mejoramiento institucional. Otro de sus objetivos planteados era el de incorporar al elemento civil al conocimiento de los temas navales y marítimos, a fin de despertar su afición a todo lo relacionado con la Marina de manera general.

Sin ser pretenciosos, creemos que los objetivos trazados por aquellos oficiales visionarios hace 100 años, han sido cumplidos con creces. Hoy por hoy, nuestra revista se ha constituido en la publicación especializada en temas de defensa y seguridad nacional -con énfasis en lo naval y marítimo- de mayor prestigio, y en la segunda revista de publicación periódica de mayor antigüedad en nuestro país.

Durante esta primera centuria de existencia, sus páginas han sido recorridas no sólo por profesionales del mar, sino también por connotadas personalidades de todos los campos del quehacer nacional. Hacer una lista de todos ellos, sería una tarea interminable; sin embargo, sus artículos han sido la fiel expresión del propósito manifiesto y final de nuestra revista: contribuir al engrandecimiento de nuestra institución y de nuestra Patria.

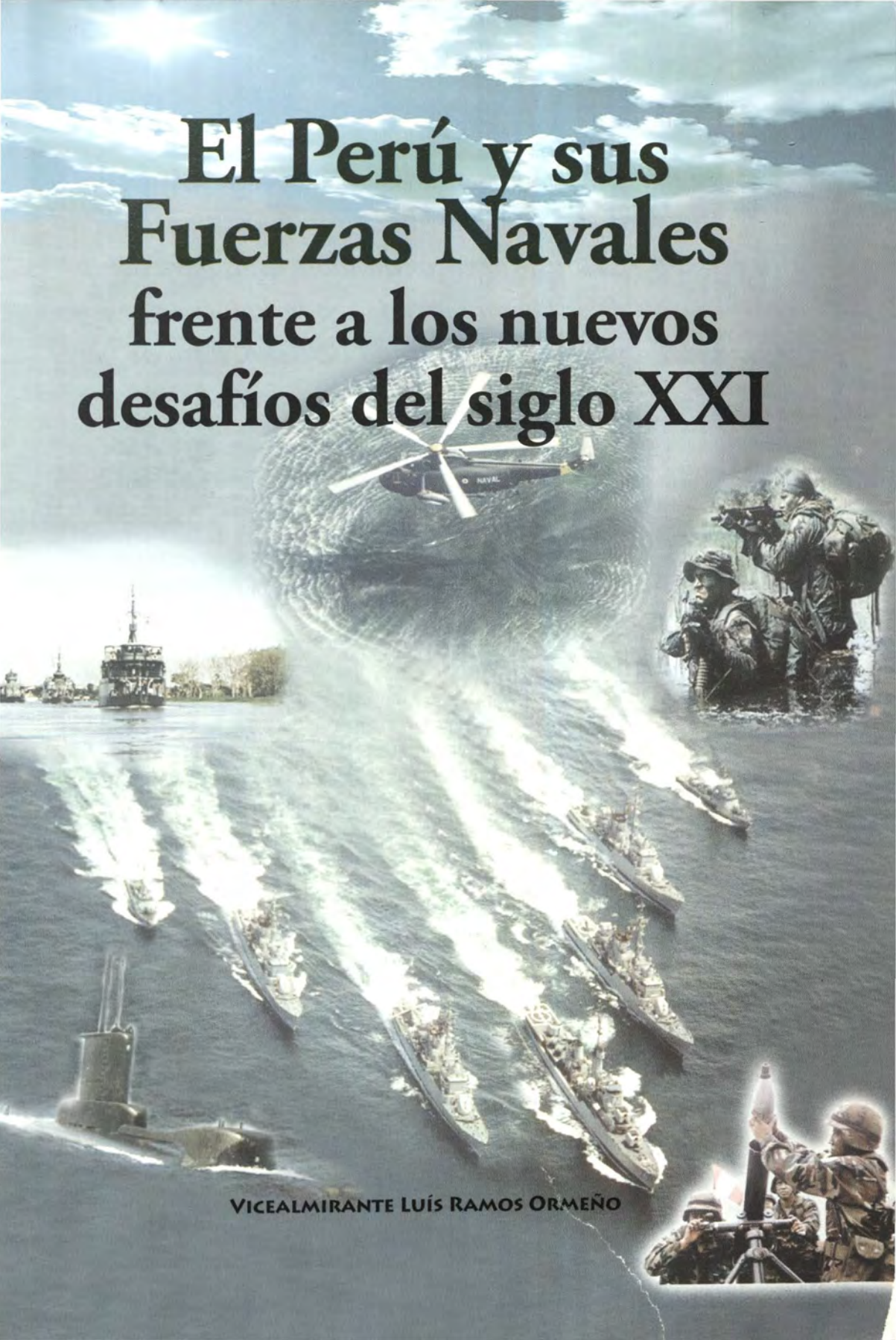
En la presente edición, nuestros lectores podrán encontrar una variedad de artículos especialmente preparados para conmemorar los 100 años de la revista, y en un esfuerzo editorial sin precedentes, la misma se halla acompañada de un DVD que contiene los artículos de todas las ediciones publicadas en dicho lapso, a los que se podrá acceder mediante el programa apropiado en una computadora personal.

Esta edición especial de la *Revista de Marina* pretende ser un merecido homenaje a sus 100 años de exitosa navegación y, por supuesto, un reconocimiento a aquellos que con su trabajo articulistas y cuerpo editorial han hecho posible su edición a través del tiempo, logrando mantener el ideal inicial de sus fundadores.

Los adelantos tecnológicos y la evolución de las ideas que se manifiestan cada vez con mayor celeridad, plantean una serie de retos en esta nueva centuria. Los que hoy nos encontramos al frente de la *Revista de Marina*, aceptamos el reto de continuar en la senda trazada por Manuel Clavero y los oficiales que la fundaron hace 100 años, y con la misma fe en que a través de sus páginas –como ya se dijo- continuaremos contribuyendo al engrandecimiento institucional y de la Patria.

Contralmirante
Jorge De la Puente Ribeyro
Director

El Perú y sus Fuerzas Navales frente a los nuevos desafíos del siglo XXI



VICEALMIRANTE LUÍS RAMOS ORMEÑO

El siglo XXI se presenta lleno de oportunidades y desafíos, por ello nuestras Fuerzas Navales tienen fijada su mirada en el futuro, encontrándose listas para actuar con decisión, enmarcadas en la Política de Seguridad y Defensa del Estado Peruano, a fin de hacer realidad su visión institucional.

El contexto estratégico

Con la desintegración de la Unión Soviética se dio inicio a una serie de transformaciones que generaron el término de la guerra fría y el afloramiento de conflictos de carácter étnico-religioso y otras disputas que habían estado controladas por las potencias del mundo bipolar.

Actualmente, debido a la globalización y al rol ejercido por los organismos internacionales, la posibilidad de conflictos entre los Estados ha disminuido, siendo las principales amenazas a la seguridad el terrorismo internacional, los conflictos étnicos o religiosos, las migraciones ilegales, el contrabando, el tráfico ilegal de estupefacientes, el crimen organizado, los regímenes que extienden su influencia hacia otros países, situaciones de desastre humanitario y Estados fallidos. Existiendo a su vez una mayor interdependencia entre los Estados en temas de defensa y seguridad, puesto que varias de las amenazas mencionadas requieren el accionar coordinado de los países afectados.

En el campo militar, los últimos años se han destacado por la consolidación de los Estados Unidos de América como hegemón militar, el incremento del gasto mundial en defensa, el aumento de las operaciones de paz de las Naciones Unidas, la expansión de la OTAN, el flujo de armas convencionales de países de Europa del Este hacia países en vías de desarrollo, así como la aplicación de nuevas tecnologías en el desarrollo de armas de mayor precisión y capacidad destructiva.

En lo concerniente a armamento nuclear, el panorama es variado pues se viene reduciendo de manera progresiva el arsenal nuclear de las potencias de la post guerra; mientras que otros países como la India y Pakistán se han incorporado al grupo de países que tienen armas atómicas y tanto Corea del Norte como Irán han desarrollado parte de la capacidad necesaria para producir armas nucleares.

La tendencia de las Armadas de países desarrollados es el énfasis a la capacidad de realizar operaciones conjuntas y combinadas a través de fuerzas expedicionarias, conformadas por unidades operativas con alta movilidad y poder de fuego, con capacidad de proyectar su poder militar al interior de los territorios, empleando armamento de tecnología avanzada y priorizando sus proyectos de investigación y desarrollo.

La región sudamericana goza de relativa estabilidad habiéndose superado algunos conflictos del pasado, mientras que en otros casos se viene recurriendo a mecanismos de solución pacífica de controversias. Asimismo, el aumento de la integración comercial está contribuyendo al estrechamiento de las relaciones interestatales, lo cual se ve complementado con la realización de reuniones periódicas de altos mandos militares, ejercicios multinacionales e intercambios de Oficiales para seguir cursos de instrucción y conformación de Estados Mayores, incrementándose los niveles de confianza mutua.

Sin embargo, como se manifestó anteriormente, las principales amenazas de nuestra región son las no tradicionales, especialmente el terrorismo y su aliado el narcotráfico, la contaminación ambiental, las actividades delictivas, la pesca ilegal, el tráfico de armas y de personas, las cuales se ven incrementadas por los altos niveles de pobreza, desigualdad social, carencia de oportunidades de trabajo, corrupción y la falta de mecanismos efectivos de remoción de autoridades electas, que generan tensiones sociales en el interior de los países.

Las Fuerzas Navales en la actualidad

La Marina de Guerra del Perú, consciente del reto que representa enfrentar las amenazas a la seguridad en un contexto de restricciones presupuestales, ha establecido a través de los Objetivos Institucionales, Planes Estratégicos y disposiciones del Comandante General de la Marina una clara política orientada a contar con Fuerzas Navales eficaces y eficientes, en base a un óptimo gasto de los recursos presupuestales dirigido a la modernización del equipamiento de las Unidades Navales, a la incorporación progresiva de tecnologías propias así como al incremento de los niveles de entrenamiento y preparación del personal naval.

Dentro de dicho marco, las Fuerzas Navales vienen llevando a cabo misiones y tareas en sus diferentes y variadas áreas geográficas de responsabilidad con el fin de garantizar la seguridad, estabilidad y prosperidad del país, esforzándose por mantener e incrementar su capacidad ope-





rativa, una alta movilidad y un buen nivel de adiestramiento que le permita vigilar las áreas asignadas y alcanzar a la vez un elevado nivel de disuasión real y efectiva.

Asimismo, nuestras Fuerzas Navales vienen contribuyendo activamente en la Política Exterior del Estado, especialmente en lo relacionado al fomento de un Sistema de Defensa Regional o Hemisférico y al cumplimiento de las obligaciones del Estado en las misiones de paz dentro del marco de la Organización de las Naciones Unidas, con lo cual tienen la oportunidad de realizar entrenamientos operacionales avanzados, de interactuar y elevar el nivel de interoperabilidad con otras Marinas amigas, así como mantener internacionalmente el reconocimiento y prestigio profesional del marino peruano.

La integración regional en materia de defensa es relevante pues permite a las Marinas del continente, a través de sus respectivos Estados, participar en la conformación del futuro modelo del Sistema Interamericano de Defensa y en la tarea común de brindar seguridad continental y vigilar los espacios marítimos; asimismo les permitirá trabajar con Marinas amigas de otras regiones en la consecución de objetivos comunes y adaptar a las Fuerzas Navales a las nuevas exigencias de la seguridad cooperativa mundial.

Respecto a la interoperabilidad entre las Marinas de la región, la Marina de Guerra del Perú ha logrado una exitosa participación sostenida en los ejercicios multinacionales SUBDIEX, PANAMAX, SIFOREX, UNITAS y RIMPAC, lo cual ha puesto en manifiesto el alto nivel de profesionalismo y capacidad operativa alcanzado por las Fuerzas Navales peruanas, así como su versatilidad y flexibilidad para conformar diversas organizaciones de tarea multinacionales para el logro de objetivos comunes.

En lo concerniente al entrenamiento

y operaciones en el territorio nacional, se vienen priorizando los ejercicios de nivel intermedio y avanzado, principalmente aquellos de carácter conjunto, tanto para el frente externo como para el frente interno, con el fin de preparar adecuadamente al personal que participa en las operaciones conjuntas en el Frente Ucayali, Río Putumayo, Valle de los Ríos Apurimac y Ene (VRAE) y Costa Norte.

En el área de alistamiento de material, se ha implementado la denominada gestión por resultados, que permite orientar los recursos a aquellas inversiones que nos proveerán de las mayores capacidades operacionales; asimismo se han eliminado superposiciones de funciones en el trámite administrativo y se ha dado el soporte a la evaluación técnico operacional necesaria para la adquisición de bienes y servicios requeridos.

Con la finalidad de mejorar la toma de decisiones que nos permitan aumentar la calidad del gasto y, por lo tanto, la capacidad operativa de las Fuerzas Navales, se ha incrementado el uso de indicadores de gestión agrupados en indicadores de eficiencia, eficacia e impacto, lográndose así un clima sano de competencia interna y búsqueda de la excelencia.

El programa actual de investigación y desarrollo juega un rol importante para el futuro de nuestras Fuerzas Navales, por ello se han concentrado las capacidades existentes a fin de evitar duplicidad de funciones y mejorar la utilización de los recursos y medios disponibles, también se ha ampliado la participación en proyectos de defensa con instituciones académicas especializadas, dando prioridad a proyectos que permiten recuperar o mantener operativos los sistemas de las Unidades Navales y aquellos destinados a modernizar el equipamiento de a bordo.

El elemento principal en las Fuerzas Navales lo constituye su personal, por lo que es una permanente prioridad institucional el contar con un recurso humano profesional de excelencia, altamente motivado y con liderazgo, que logre su realización personal y grupal a través de la capacitación, es por ello que se vienen haciendo los mayores esfuerzos institucionales en su formación, salud y bienestar.

El futuro de las Fuerzas Navales

Como se ha expuesto anteriormente, la dinámica del cambio hace prever que en el resto del presente siglo se presentarán constantemente nuevos desafíos los mismos que caracterizarán el devenir de la situación mundial, regional y nacional; es por ello que, en el entorno específico de la Seguridad y Defensa Nacional, la Marina de Guerra del Perú ha establecido la necesidad de preparar nuestras Fuerzas Navales para enfrentar exitosamente estos futuros escenarios y poder cumplir los roles y tareas que la Nación nos demande.

Para ello, el planeamiento estratégico



institucional, desarrollado concordantemente con los lineamientos del Sector Defensa, considera Fuerzas Navales con una composición tal que les permita enfrentar en las diversas áreas geográficas de responsabilidad, conjuntamente con fuerzas operativas del Ejército del Perú y de la Fuerza Aérea del Perú, las amenazas existentes con una probabilidad razonable de éxito en caso se deba hacer uso de la fuerza y que, al mismo tiempo, constituya un elemento disuasivo creíble, pudiéndose atender así los requerimientos vinculados a la Defensa Externa, a la Defensa Interna y al apoyo a la Política Exterior del Estado.

De esta manera, en lo relacionado a la Defensa Externa, es decir el contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial ante amenazas externas, así como proteger los intereses nacionales, es conveniente mantener para el futuro un concepto disuasivo, en el cual las Fuerzas Navales deberán contar con capacidades operativas que hagan que el potencial agresor considere que el costo de una acción sería muy alto y que tendrá una baja probabilidad de éxito. En caso de una agresión externa, nuestras Fuerzas Navales deberán estar en condiciones de pasar rápidamente a la ofensiva, dentro del accionar conjunto, ganando la iniciativa mediante operaciones que contribuyan a afectar significativamente al adversario y doblegar su voluntad de lucha.

Para la Defensa Interna, debemos disponer de Fuerzas Navales debidamente entrenadas y equipadas para ejercer el control y vigilancia del dominio marítimo y las áreas fluviales y lacustres, con el fin de disuadir la ejecución de actividades ilícitas que puedan afectar la seguridad e intereses nacionales. También deben estar listas para contribuir con el control y restablecimiento de la normalidad en casos de desastres ocasionados por fenómenos naturales, apoyo humanitario oportuno a la población afectada y la conservación del sistema ecológico.

Con respecto al apoyo a la Política Exterior del Estado, el futuro nos exigirá Fuerzas Navales capaces de proteger los Intereses Nacionales en el exterior, para participar en operaciones diferentes a la guerra, debiendo estar disponibles para





cooperar con la Organización de las Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos en la tarea de preservar la paz y el orden de acuerdo a los compromisos suscritos por el Estado. Asimismo, las Fuerzas Navales deberán contribuir al mejoramiento de la imagen internacional del país, mediante la presencia naval en ejercicios multinacionales, viajes de instrucción, conferencias y foros internacionales.

En cuanto al material naval, resulta indispensable que en los próximos años se siga impulsando la investigación y desarrollo científico y tecnológico en áreas de interés institucional, orientado a la satisfacción de los requerimientos de las fuerzas operativas para así lograr una mayor independencia tecnológica y logística de proveedores extranjeros, obteniéndose beneficios en otras áreas del desarrollo tecnológico nacional.

Nada de lo anteriormente indicado será posible alcanzar sin el concurso de personal naval debidamente capacitado, entrenado, motivado e identificado con su país e institución, que cuente con liderazgo, principios y valores, con elevada moral, forjada a través de la disciplina, lealtad, vocación de servicio, mística naval y espíritu de cuerpo, asi como con una cultura democrática de absoluto respeto y cumplimiento de la Constitución Política del Estado, las Leyes y a la observancia de los Derechos Humanos.

Quienes hoy tenemos la enorme responsabilidad de conducir las fuerzas navales, percibimos el peso de la tradición y de la historia, de las cuales estamos orgullosos. Que esta carga emocional profunda se transforme en la fuerza vital de nuestro compromiso, lo que nos hará fieles herederos de la gloria del Gran Almirante del Perú, de nuestra estirpe marinera, dignos depositarios de la confianza de nuestros superiores y baluartes de la seguridad en el mar.

Rol de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía en el siglo XXI



VICEALMIRANTE ALBERTO LOZADA FRÍAS

"La defensa no es una isla, está al vaivén tanto de la situación política como de la económica, en los ámbitos nacional e internacional... la defensa no es gasto, es una inversión"

Desde sus inicios, la Marina de Guerra ha tenido un rol preponderante en el desarrollo nacional, ya sea en la costa o en la amazonía, ejerciendo su poder disuasivo y desplegando importantes recursos humanos y materiales que fortalecen nuestra soberanía e integridad y reafirman nuestra identidad nacional.

Si el siglo XIX fue un siglo signado por la lucha y el siglo XX uno caracterizado por la desconfianza, anhelamos que el siglo XXI sea el de la cooperación e integración que nos permita forjar un futuro esperanzador y promisorio, para poder alcanzar finalmente la grandeza histórica a la que nuestro pueblo está llamado a obtener.

INTRODUCCIÓN

Las evidentes transformaciones económicas y políticas ocurridas a lo largo de los últimos cincuenta años en el sistema internacional, especialmente en cuanto a la ampliación ilimitada de los mercados, la liberalización sobre los intercambios financieros y la globalización, han generado cambios estructurales significativos en el interior de los Estados, y por consiguiente se ha presentado igualmente un cambio en la percepción sobre los procesos de diagnóstico, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas de los Estados.

Es de suma importancia, por lo tanto, la investigación acerca de los procesos que están influyendo en la definición actual de las políticas por parte del Estado, en especial el por qué de la importancia de definir correctamente a la Defensa como Política Pública, que nos permitirá llegar a un diagnostico aproximado acerca de su estado actual y cuál es su proyección a largo plazo.

Se puede apreciar, por ejemplo, que la asignación del presupuesto de defensa depende desde hace muchos años directamente de la decisión política del gobierno de turno. En todo caso, las reformas del Estado deberían tener en cuenta que una política de defensa no es una cuestión coyuntural, sino que debe ser la expresión de la visión y las metas de los institutos que integran nuestras fuerzas armadas, las



cuales deben guardar coherencia con los objetivos nacionales. En ese sentido, es importante entender y dar a conocer que la Defensa Nacional es un bien o servicio público, al igual que la educación o la salud.

Otro factor a considerar lo constituye el extraordinario avance científico-tecnológico en el campo militar. Catalogado como una "Revolución en los Asuntos Militares", los descubrimientos científicos, su adaptación a los sistemas de armas y su incorporación a la doctrina militar, alterarán profundamente la conducta y la naturaleza de los conflictos armados. Lo básico consiste en disponer del poder militar adecuado para cumplir con la misión principal y, en forma paralela, coadyuvar a la construcción de un mundo mejor.

Resulta claro que nuestras políticas de defensa requieren una urgente adecuación a este nuevo escenario. Las tareas convencionales para las que han sido diseñadas, provenientes de una constelación política vigente en el siglo XIX, tienen poco que ver con el siglo XXI. Si algún país de nuestra región se empeñase en diseñar su política de seguridad en base a un conflicto con un país vecino, estaría diseñando una estructura de defensa orientada en función de peligros del pasado e ignorando los peligros reales del presente. Las costosísimas capacidades que nos permitirían poder destruirnos el uno al otro, son tan inaplicables como irrelevantes respecto a los verdaderos peligros que nos amenazan.

La región en su conjunto, dotada de un sistema de seguridad colectiva, es capaz de constituirse en un espacio con exclusión de intervención de potencias foráneas en una primera etapa, y en una segunda etapa en una potencia militar con capacidad de proyección mundial.

Los ingentes recursos que están en nuestro mar y en nuestra Amazonía son codiciados por otros y lo serán cada vez más. Las fuentes de alimentos tales como nuestras zonas económicas exclusivas en el Pacífico y las fuentes de agua en la Amazonía van a ser de tal modo codiciadas, que se pretenderá privarnos de ellas, si no somos capaces de garantizar su protección e impedir su depredación. Por consiguiente, una tarea fundamental del futuro deberá ser la protección de estas grandes reservas, lo que no podremos hacer sino colectivamente, por la naturaleza de las mismas. En suma, la primera tarea urgente y vital de nuestras Fuerzas Armadas, es asegurar el orden y la protección de nuestro ámbito, siendo necesaria



una etapa de seguridad colectiva, coordinada y estructurada, apuntando a un mando regional, donde las responsabilidades se asuman de acuerdo a cada situación y posicionamiento geográfico.

ANÁLISIS DEL ENTORNO DONDE SE DESENVUELVE LA MARINA DE GUERRA

1. INTERNACIONAL

El sistema mundial es entendido actualmente utilizándose el paradigma de la Globalización. Como su nombre lo indica, la Globalización es una concepción del mundo cuya característica fundamental es el anuncio de la constitución de un mercado único mundial. El concepto de los Estados soberanos estaría en proceso de desaparecer, puesto que el instrumento fundamental de acción política, esto es, la determinación de prioridades en el manejo de los bienes de una nación, caería cada vez más fuera del ámbito de su competencia.

Los Estados Nación post westfalianos, hijos de la modernidad, no tienen más la dimensión ni la estructura de poder requerida para poder actuar en el ámbito planetario. Su capacidad de acción se ve seriamente restringida por limitaciones económicas. Los grandes reguladores del sistema económico internacional tales como el FMI, el Banco Mundial, etc., determinan las reglas de comportamiento de los Estados convencionales, diseñando inclusive sus políticas de mediano y largo plazos.

Paralelamente al desarrollo e integración económica y comercial, surge como necesidad esencial, la generación de mecanismos de protección concurrentes, constituidos por los sistemas de seguridad colectiva regionales. Todo esto nos lleva a pensar que el sistema del mundo de hoy se caracteriza por un multipolarismo, cosa que es muy clara en el ámbito económico.

La hiperpotencia norteamericana tiene un relativo predominio económico, pero está lejos de tener el peso que poseía a fines de la década de los años 50, cuando por sí sólo producía más del 50% del PBI mundial. La tendencia actual se dirige a reducir cada vez más su predominio relativo. Esta multipolaridad económica se ve distorsionada por la asimetría en la distribución del poder militar. En la actualidad, más del 60% del poder militar mundial se encuentra en manos de los Estados Unidos. Ahora bien, también en este terreno la tendencia hacia la multipolaridad se va acentuando cada vez más.

2. REGIONAL

De momento, Sudamérica se encuentra en una esfera de marginalidad estratégica, esto es, no encerramos en nuestro seno a ninguna potencia nuclear ni tenemos enclaves de otras potencias que sean vistos como un reto por ninguna de las potencias planetarias. Somos un conjunto de naciones, que reúnen entre ellas una potencia emergente, Brasil; y un conjunto de países en proceso de modernización o en vía de desarrollo. Ahora bien, ninguno de nuestros países aisladamente puede tener, ni desarrollará por sí solo en ningún futu-





ro previsible, la masa de poder necesaria para ejercer una verdadera soberanía y por consiguiente ser actores del escenario internacional. Por separado estamos condenados a una posición de marginalidad y periferización cada vez más pronunciada.

Todo esto es paradójico porque nuestro subcontinente, a diferencia de todos los otros, tiene prácticamente una unidad de lenguaje, y ciertamente una macrounidad cultural. Nuestras respectivas identidades nacionales son variantes de una identidad básica común. Además de eso, tenemos hasta una religión mayoritaria común. Desde el punto de vista geoestratégico, gracias al canal de Panamá, somos prácticamente un Continente Isla, abierto a los dos océanos principales y con control sobre dos pasos estratégicos de relevancia planetaria. En cuanto al punto de vista geoeconómico, tenemos dadas todas las condiciones para una cuasi autarquía.

Durante demasiado tiempo hemos estado preocupados de aislarnos unos de otros. Sin embargo, las necesidades mismas de los procesos económicos actuales, han hecho indispensable un proceso creciente de integración que se viene reflejando en el desarrollo de la llamada infraestructura logística sudamericana, la misma que estaría generando a pasos de gigante una nueva realidad política, puesto que una vez en plena actividad, generará una interdependencia de tal naturaleza que veremos cómo blancos estratégicos, situados en otros países, resultarán de vital importancia para la supervivencia de nuestras naciones. La destrucción de una central energética en Venezuela podría paralizar la producción en Brasil, la destrucción de un puerto en el Perú o Chile, podría aislar el Atlántico del Pacífico. Esta infraestructura crítica puede ser amenazada tanto por enemigos convencionales como no convencionales. Estos blancos son de tal naturaleza que pueden ser atacados por Fuerzas Armadas clásicas o por grupos terroristas o pseudo terroristas interesados en afectar nuestro desarrollo.

En nuestra opinión, a corto plazo, el espacio sudamericano se debería consolidar económicamente con mecanismos únicos de control macroeconómicos y a mediano plazo por consiguiente con unidad monetaria. Si esto ocurre a tiempo, Sudamérica podrá entrar al nuevo período histórico con esperanza de alcanzar el protagonismo que nos adeuda la historia. Naturalmente, como no existe la armonía preestablecida que postulan tácitamente los idealistas, todos estos desarrollos y

reajustes se producirán con inevitables fricciones; sin embargo, es de esperar que hayamos desarrollado la suficiente racionalidad social como para superarlas a través del diálogo y el compromiso.

ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

En función del proceso de globalización descrito y teniendo en cuenta la consolidación democrática por la que viene pasando nuestra región en general y el Perú en particular, la Marina de Guerra del Perú está llevando a cabo un proceso de modernización organizativa-operativa, con el fin de adecuarnos a los nuevos retos y llegar a ser una Institución moderna, reconocida y respetada, con una organización flexible, eficiente y eficaz, sustentada en valores éticos y morales, que garantice la Seguridad Nacional en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, contribuyendo de esta manera con el Desarrollo Nacional.

La nueva situación estratégica del mundo y las tareas que ella implica, han hecho necesaria la estructuración de las Fuerzas Navales en dos grandes teatros, el Pacífico y la Amazonía, manteniéndose las tareas propias de la Autoridad Marítima.

La Marina en adición a su misión principal, viene poniendo especial énfasis en su capacidad de afrontar los nuevos retos globales y regionales. Un elemento fundamental es la nueva importancia que se le está reconociendo a la presencia del Instituto en la Amazonía. Ahora bien, el nuevo nivel de presencia en la Amazonía, nos ha puesto necesariamente en ma-



yor contacto con problemas específicos de la zona, tales como el narcotráfico y el deterioro del medio ambiente. En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con las autoridades competentes, viene llevando a cabo acciones de patrullaje e interdicción fluvial, destinadas a combatir las actividades ilícitas que vienen empleando crecientemente los ríos como vías de distribución.

Debe tenerse en cuenta, además, que en el territorio peruano amazónico se ha hecho presente un nuevo reto, que es la custodia de la zona fronteriza con Colombia a lo largo del río Putumayo, ante la eventual posibilidad de un desborde de las actividades de las fuerzas paramilitares y las de las FARC presentes en el área.

Teniendo conciencia que toda la problemática de seguridad global y regional exige la instauración de un sistema de seguridad cooperativo, la Marina de Guerra del Perú viene trabajando en esa dirección a través de la suscripción de convenios con la mayoría de las Marinas y/o Armadas de la región, y aquellas del mundo que son especialmente relevantes para los intereses propios y subregionales.

ROL DE LA COMANDANCIA GENERAL DE OPERACIONES DE LA AMAZONÍA

La Marina de Guerra del Perú se ha asentado en Iquitos, desde el arribo de la primera flotilla fluvial, el 5 de enero de 1864; desde allí extiende su labor en toda la región amazónica.





La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA) tiene como misión: "Planear, preparar, conducir y evaluar las operaciones y actividades logísticas, administrativas y de seguridad de las unidades y dependencias asignadas, con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos, planes y directivas de la Comandancia General de la Marina".

En ese sentido, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía enfrenta diferentes tipos de amenazas dentro de los distintos ámbitos en que estas se presentan. Las amenazas que en la actualidad se enfrentan en el área de responsabilidad, incluyen tanto aquellas de origen interno como externo, las cuales podrían generar conflictos de alta o baja intensi-

dad de acuerdo a su naturaleza. Asimismo existe la lucha contra las actividades ilícitas, para lo cual se le brinda el apoyo tanto a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como a los organismos públicos que previa coordinación lo soliciten.

En lo relacionado a los conflictos de alta Intensidad, se considera como una amenaza con baja a muy baja probabilidad de ocurrencia, debido a las excelentes relaciones que tenemos con los países fronterizos.

Con respecto a los conflictos de baja intensidad, el Perú enfrenta la amenaza del narcoterrorismo proveniente de Colombia, el cual si bien existe y viene siendo combatido, tiene una posibilidad de mediana a alta probabilidad de constituir en una amenaza a la seguridad del Estado Peruano. La extensa frontera y la escasez de medios hace que la Marina de Guerra redoble e intensifique sus patrullajes y acciones de control a fin de evitar el posible paso a territorio peruano de elementos no deseados. Es importante mencionar que las FARC cuentan con un presupuesto considerablemente alto proveniente de sus actividades ilícitas, lo cual le permite financiar sus actividades terroristas, pudiendo utilizar el área de frontera como zona de repliegue en caso de una ofensiva de las fuerzas militares colombianas. La escasa presencia de instituciones del Estado ha ocasionado que los pobladores de estas zonas no se identifiquen con las pocas y lejanas autoridades que existen.

Las amenazas constabulares o asimétricas que se presentan, en el ámbito de jurisdicción, son principalmente las de terrorismo, tráfico ilícito de drogas, tráfico ilícito de armas, tráfico ilícito de madera y contrabando.

En la actualidad, con respecto a las actividades ilícitas, se ha tenido un incremento considerable, sobre todo en lo relacionado al tráfico ilícito de drogas. El accionar de las diferentes bandas delincuenciales dedicadas a las actividades ilícitas se ha visto perfeccionado en cuanto a sus modos de operación, haciendo cada vez más difícil la detección de los mismos de parte de las autoridades correspondientes.

Los remanentes de SL y en menor grado del MRTA, tienen en el ejemplo del narcoterrorismo colombiano una nueva estrategia que se basa en financiar sus actividades terroristas con el tráfico ilícito de drogas. Esta situación se suma a la extrema pobreza de la zona y a la conformación de organizaciones de agricultores cocaleros, los cuales conforman un grupo de presión que podría alcanzar mayor fuerza como se presentó en Bolivia. Esta amenaza obliga a no descuidar la lucha contra el terrorismo debido a que de alcanzar proporciones mayores vamos a tener una situación más grave que la vivida en las décadas pasadas.

En los aspectos de tráfico ilícito de drogas, el Perú presenta una serie de factores que favorecen el cultivo de la hoja de coca, es así que a pesar de haberse reducido los cultivos a 38,000 hectáreas que representan el setenta por ciento (70%) de las que existían en 1995 (126.000 hectáreas), el país se ubica como el segundo productor





en el mundo, después de Colombia.

En lo que respecta al ámbito amazónico, los ríos de la selva han empezado a ser utilizados con mayor frecuencia para el transporte de droga. Se utilizan las rutas que llegan a las fronteras con Colombia y Brasil, las cuales son mixtas, ya que utilizan tramos de trocha, ríos y pistas aéreas clandestinas, que varían de acuerdo a la situación, evadiendo las operaciones de interdicción y los puestos de control fijos de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales.

Ante el incremento de las actividades del tráfico ilícito de drogas en nuestro territorio es necesario analizar la experiencia colombiana, donde esta ilícita actividad generó corrupción y violencia en la estructura de la sociedad colombiana, produciendo falta de confianza en su clase política y militar, así como en su sistema legal, potenciando el terrorismo colombiano hasta un grado casi incontrolable. Esta experiencia nos alerta de los riesgos de no ejercer un control sobre el fenómeno del tráfico ilícito de drogas y que no solo se trata de un problema policial sino que es una amenaza contra la seguridad del Estado y la estructura de su sociedad.

Otra de las actividades ilícitas predominantes en la zona es la tala ilegal de madera, que es de de gran incidencia, en nuestra jurisdicción, perjudicando la actividad comercial legalmente establecida y el ecosistema de la Amazonía; en ese sentido el distrito de capitanías número cinco, los destacamentos navales y otras instituciones del Estado a lo largo del rio Putumayo han incrementado sus acciones de control, pese a la agreste geografía e







hidrografía de la zona, tanto por lo extenso del área de operaciones como por los escasos recursos materiales y logísticos con los que se dispone.

Por otro lado, es importante resaltar la labor que realiza el SIMA Iquitos, que ha construido y reparado muchas de las embarcaciones que surcan los ríos amazónicos, estando en el presente año ejecutando la construcción de las nuevas cañoneras



fluviales. También ha incursionado también en el rubro de la construcción civil, contribuyendo con diversas obras que han permitido el desarrollo de los pueblos amazónicos.

Otro aporte al desarrollo de la región es el que despliega el Servicio de Hidrografía y Navegación, que proporciona ayudas a la navegación a través de la confección de cartas náuticas, medición de niveles del río y señalización con faros.

Asimismo, en apoyo a las poblaciones de escasos recursos, se viene ejecutando permanentemente actividades de acción cívica, tales como atención médica y alfabetización, sobre todo en las regiones más



inhóspitas y apartadas de la Amazonía.

CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA DE COMOPERAMA

La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA) enfrenta diferentes tipos de amenazas dentro de los distintos ámbitos en que estas se presentan. Para enfrentarlas plantea el reto de la realización de operaciones en un área geográfica de gran amplitud y características geográficas y meteorológicas particulares, con la mayor parte de su área de jurisdicción de difícil acceso por vía terrestre.

Identificadas las principales amenazas que afectan el área de responsabilidad de





la Comandancia General de Operaciones de la Amazonia y que su represión y/o enfrentamiento podría implicar el empleo de las Fuerzas asignadas, los elementos operativos asignados a este Comando Operacional deberán ser entrenados, preparados y alistados en tal forma que puedan cumplir con los roles estratégicos asignados para el frente interno y externo, dentro de su ámbito de responsabilidad.

Se han desarrollado los siguientes roles estratégicos, con la finalidad de regular el accionar de los elementos de maniobra de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía:

- Mantener la soberanía e integridad territorial en el área de responsabilidad.
- Proteger los intereses nacionales en el ámbito fluvial y amazónico.
- Evitar el uso del ámbito fluvial como medio de actividades ilícitas.
- Actuar con eficiencia dentro de un sistema de seguridad cooperativa.
- Realizar acciones militares de apoyo al desarrollo de la Región Amazónica.

El Concepto Estratégico-Operativo para enfrentar las amenazas existentes se centra en tres puntos esenciales:

- Disuasión: Demostrando las capacidades reales de sus elementos operativos durante la realización de operativos de vigilancia y patrullaje fluvial.
- Contención: Desplegando unidades en operaciones fluviales y ribereñas, y de apoyo al sistema de vigilancia de fronteras en el ámbito de responsabilidad.
- Interdicción: Empleando los medios asignados en apoyo a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

En el plano internacional, los elementos operativos asignados deberán contribuir al incremento de la estatura político-estratégica internacional del país por medio de la presencia naval internacional, así como la participación en operativos multinacionales y reuniones de coordinación.







En el frente externo, las fuerzas navales deben estar en condiciones de asumir una postura estratégica ofensiva-defensiva, capaz de ganar la iniciativa a la amenaza mediante ataques preventivos que busquen mermar o neutralizar el poder del adversario, siendo necesario que el poder bélico propio sea creíble por el adversario y percibido como tal, por medio de acciones de demostración de fuerzas, operaciones psicológicas, entre otros.

En el frente interno, las fuerzas navales asignadas deben efectuar operaciones de ejercicio de control de zonas fluviales y ribereñas de responsabilidad, con el fin de proteger los recursos económicos y mantener un adecuado control de las actividades que se desarrollan dentro de este ámbito, contribuyendo de manera efectiva con la defensa interna del territorio. Asimismo, deberán estar preparadas para contribuir en la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad.

Por otro lado, en caso de siniestro o catástrofes naturales, las fuerzas navales deberán estar listas para apoyar con el esfuerzo nacional de acuerdo a sus posibilidades, y en caso de ser requeridas.

Los conceptos antes mencionados, obligan a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía a tener una fuerza bien equipada y entrenada, así como lo suficientemente versátil para afrontarlas, siendo necesario una alta flexibilidad e interoperabilidad en su trabajo conjunto. Debe de considerarse a su vez que, por las características del ámbito de jurisdicción, estas amenazas se presentan la mayoría de las veces en forma simultánea y en distintas áreas, por lo que adicionalmente a los requisitos de versatilidad y flexibilidad, debe agregarse el de movilidad para el éxito de las operaciones.

Para el cumplimiento de su misión y la implementación del Concepto Estratégico-Operativo es necesario el diseño de una Estrategia de Medios que permita en el mediano plazo afrontar con probabilidad de éxito a las amenazas latentes, para lo cual se deberá desarrollar progresivamente el proceso de recuperación y potenciamiento de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, lo cual obliga a efectuar una priorización y estructura en la asignación de medios. Por ejemplo: actualmente existen ríos donde no hay presencia naval, que sin embargo son considerados estratégicamente importantes y donde definitivamente es necesario ejercer el control fluvial y de apoyo al desarrollo nacional. Estos ríos deberán ser cubiertos con bases fijas que den soporte logístico y servicio de reparación al resto de bases y unidades móviles.

En ese orden de ideas, de acuerdo a la tendencia que se viene presentado en relación a las actividades de las Fuerzas



Armadas, tanto en el frente externo como en el interno, se presume que para el 2010 las Fuerzas Navales asignadas, estarán comprometidas en impedir el ingreso a territorio nacional de elementos narcoterroristas procedentes de Colombia y la lucha contra los ilícitos en los ríos Putumayo, Amazonas, Napo y Yavarí, mediante acciones de patrullaje, vigilancia y control fluvial permanentes, empleando en forma independiente y combinada cañoneras fluviales, lanchas artilladas y/o lanchas de interdicción ribereña, patrulleras fluviales y aeronaves, operando con base en los Destacamentos Navales, Bases fijas y Bases móviles.

EL FUTURO DE LA AMAZONIA

Parece inevitable que nuestra mente se llene de selva cuando alguien menciona la Amazonía, pero sería injusto reducir esta inmensa región a un entramado de vegetación y fauna exótica. La Amazonía es una realidad transnacional que abarca Brasil, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Surinam y las Guayanas, donde cada una de las naciones que comparten esta cuenca enfrentan sus propios retos para la supervivencia del Amazonas:

Sobre la Amazonia está siempre puesta la mirada de la atención pública mundial porque este territorio posee el 23% del agua potable del mundo, en él existen 30 millones de plantas diferentes. En sus ríos nadan 3.000 especies diferentes de peces, mientras que en toda Europa no pasan de 200 las de agua dulce. En la Amazonia, surcada por más de mil afluentes del río Amazonas, caben 14 veces la superficie de Alemania o 20 veces la superficie de Inglaterra.

La amazonía, que representa una riqueza tan inmensa y diversa (no sólo en el sentido monetario) se encuentra como olvidada y desconocida. La pregunta que surge es: ¿por qué la amazonía siendo una región de una importancia estratégica inconmensurable para el desarrollo del país y el futuro de la humanidad no ha sido prioritaria en la agenda de nuestros gobernantes?. La mayoría de la población apenas tiene sutiles referencias de lo que representa para el futuro del país. Las características y magnitud de los valores biológico, cultural, hídrico, mineral, estético y de equilibrio global, son poco o nada estudiados y por ende ignorados.

El futuro de la selva sin duda es uno de los grandes retos que tendrá que afrontar el hombre en este nuevo milenio. Se trata de poder sacar el mayor provecho de su riqueza, sin que esto signifique el deterioro y la extinción de animales, plantas y culturas que comparten una vida milenaría.

El gran peligro de esta reserva mun-

dial de oxígeno y de agua potable sigue siendo la deforestación sin control, que constituye uno de los mercados ilegales más grandes del mundo de maderas preciosas. Por ejemplo, recientemente, el British Museum de Londres tuvo que investigar si era verdad que la madera que estaban usando para su reestructuración estaba llegando ilegalmente de la Amazonia.

Finalmente, podemos mencionar que a pesar de los enormes esfuerzos que la Marina de Guerra viene implementando con la finalidad de apoyar en la conversión de la Amazonia en una zona de "desarrollo sostenible", es lamentable el hecho de reconocer que cada día aparecen nuevas denuncias sobre las actividades ilícitas que son perpetradas en el área, lo cual viene afectando y deteriorando en forma constante y considerada el gran pulmón del planeta, siendo necesario que las autoridades competentes y pertinentes desarrollen y ejecuten las acciones preventivas y necesarias con la finalidad de conservar esta basta región.

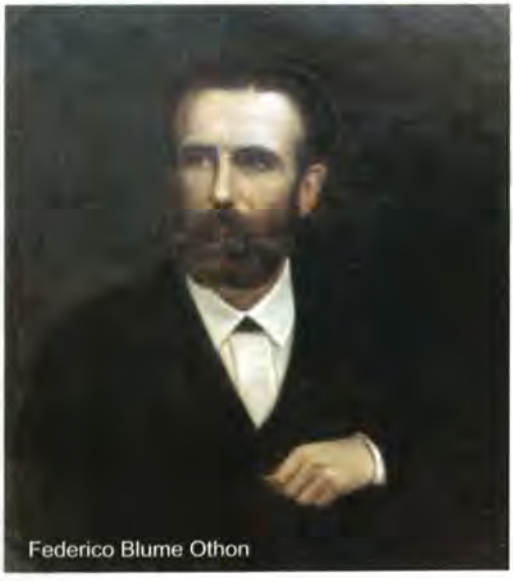


Proyecciones del desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú



CONTRALMIRANTE RICARDO FERNANDEZ LINO

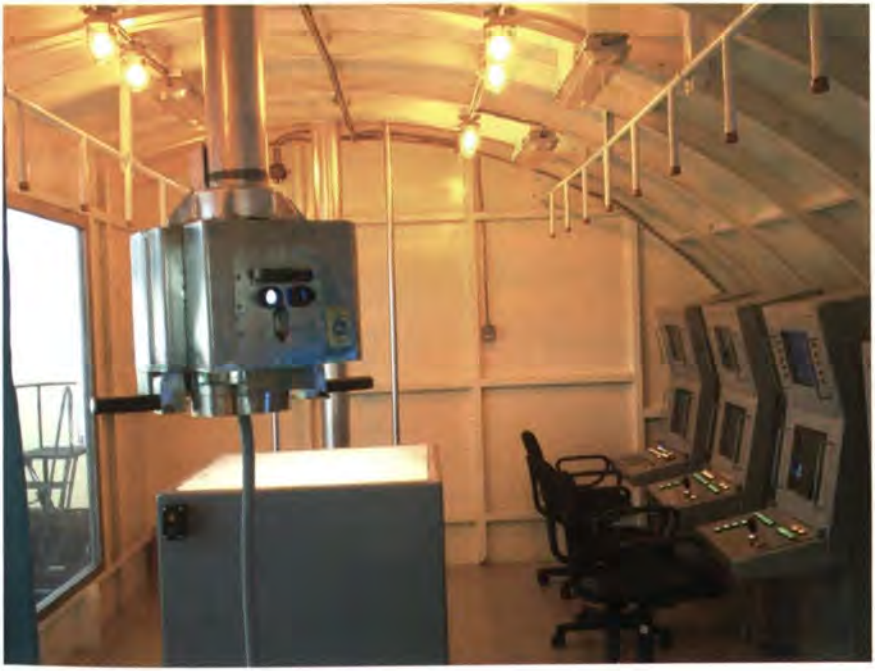
Desde los inicios de la historia, el hombre ha buscado y ha encontrado nuevas formas de resolver problemas de su entorno, descubriendo o inventando artificios cada vez más sofisticados y no escapa de esta realidad ningún campo del quehacer humano, siendo gravitante en el campo naval. Las actividades de innovación tecnológica se han dado en la Marina de Guerra del Perú desde los primeros años de su creación en el siglo XIX, por la iniciativa y propio esfuerzo de personal naval que de manera voluntaria llevó adelante proyectos de desarrollo tecnológico. Muestra de estos son el submarino inventado por Federico Blume Othon, quien diseñó en 1866 un "bote submarino" y el Teniente Pedro Ruiz Gallo, quien falleció como consecuencia del estallido accidental de un torpedo para la Marina en cuya construcción trabajaba el 24 de abril de 1880. De emplear solo medios tecnológicos disponibles en el mercado internacional, con tecnologías de última o penúltima generación, en sus sistemas de ingeniería, armas y comunicaciones, vendría arrastrando una dependencia tecnológica y logística del extranjero, con los riesgos que esto significa para el abastecimiento logístico en tiempos de conflicto o de emergencia, cuyos mayores costos se manifiestan en la reposición de los equipos para mantener el adecuado nivel del entrenamiento de las fuerzas navales y su participación en los operativos, acciones cívicas y el desarrollo Nacional.


Federico Blume Othon

La capacidad de la defensa y la disuasión se basa en los medios y su empleo. El empleo se basa en personal altamente capacitado y entrenado, con cuya experiencia no solo se usan los medios de manera óptima, también se mantienen los medios en las mejores condiciones y a través de la innovación tecnológica se los va preparando para alejarlos de la obsolescencia. La máxima prioridad es salvaguardar los conocimientos del instituto con la innovación tecnológica. El futuro de la innovación tecnológica se hace una vez más la mejor inversión para la misión. Su aplicación también es constante y no puede ser eventual. Así como un buen operador, si no es posible garantizar todos los puestos de trabajo ni mantener el nivel de conocimientos de los grupos de desarrollo, se corre el peligro de perder conocimientos técnicos a plazo medio. El mantener y mejorar las capacidades de innovación tecnológica son fundamentales y son clave para salvaguardar la capacidad de la Defensa y la disuasión.

El contexto de la innovación tecnológica en la Marina se expande a los intereses nacionales y regionales. En marzo del 2006 durante tres días se reunieron en La Punta representantes de doce Marinas del hemisferio en la IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología. Los principales objetivos y aspectos relevantes de la conferencia realizada fueron: establecer un foro para el intercambio de información, mejorar la interoperabilidad en la región, identificar nuevas oportunidades de colaboración en Ciencias y Tecnología, y elevar las Recomendaciones a la XXII Conferencia Naval Interamericana que se desarrolló ese mismo año. La Conferencia Naval Interamericana (CNI) es una reunión de los Altos Mandos Navales de las Marinas de Guerra del Continente Americano en la que se presentan y expresan ideas, conocimientos y problemas marítimos que afectan al Continente. Tiene por finalidad fundamental el estimular los contactos profesionales permanentes entre las Marinas de Guerra de los países participantes para promover la Solidaridad Hemisférica. La IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología se realizo con la activa participación de la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Investigación Naval-Global (ONR-G) de la US Navy, reforzando los objetivos trazados por la Institución en cooperación, interoperabilidad y desarrollo conjunto en la región, según la orientación de los altos mandos navales, sumándose así a las medidas de confianza entre las naciones.

La Marina de Guerra del Perú lleva a cabo programas de innovación tecnológi-



ca que han ido aportando al repositorio tecnológico cultural (proyecto FUTURA, CICITEC, premiación a la innovación, y otros) tendientes a fomentar la renovación tecnológica aprovechando los conocimientos científicos y tecnológicos, así como la capacidad y motivación del personal naval, buscando contribuir con la mejora de equipos y sistemas para mejorar la disponibilidad operativa y disminuir la dependencia tecnológica, con el ahorro de recursos.

Es conveniente que la experiencia acumulada sea consolidada en el sistema de ciencia y tecnología institucional, para la gestión de los proyectos.

Desde la segunda mitad del siglo XX, a raíz del gran salto tecnológico derivado de la segunda guerra mundial, varios miembros de la Marina de Guerra continuaron diversos proyectos mediante iniciativas personales, decidiendo la institución crear un organismo que concentrara la gestión de las actividades de ciencia y tecnología, a través de la Oficina de Investigación y Desarrollo (1965-1985), que dependía en ese entonces del Ministerio de Marina. En 1986 cambia la denominación a Centro de Investigación Científica y Tecnológica (CICITEC), dependiendo orgánicamente de la Dirección General del Material. En el 2002 se crea la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina (DICITEC), ampliando las tareas de esta organización, asignándole responsabilidades de dirección y gestión de innovación tecnológica en la Marina de Guerra. La misión del DICITEC es la de administrar, planear, dirigir y controlar la investigación científica y desarrollo tecnológico, de proyectos de investigación y desarrollo acorde con los objetivos y necesidades institucionales, a fin de impulsar la innovación tecnológica de la institución.

En la Orden General de la Marina de Guerra del Perú Nº 07-2007, párrafo 11 se lee:

> *El Sistema Naval de Ciencia y Tecnología se sustenta en su Personal de investigadores, quienes con sus conocimientos, experiencia, creatividad, inventiva, imaginación, inteligencia, iniciativa, esfuerzo y una profunda vocación marinera, vienen participando en las actividades de ciencia y tecnología de manera organizada y coordinada, contando para ello con el organismo que administra, centraliza y apoya las mencionadas actividades. Cabe señalar que la Institución, consciente de este esfuerzo invalorable que realizan los investigadores en beneficio de la Marina, cada dos años, dentro de las actividades del "Mes del Mar de Grau" al conmemorarse un Aniversario más de la Creación de la Marina de Guerra del Perú, así como del Glorioso Combate Naval de Angamos, programa el Evento denominado "Premiación a la Innovación Tecnológica", el cual es presidido por el Comandante General de la Marina y tiene por finalidad incentivar en el Personal Naval la participación en actividades de*

innovación tecnológica y premiar a los integrantes de los proyectos más destacados a nivel institucional y otorgar un reconocimiento a todos los integrantes de los Proyectos o Trabajos de Ciencia y Tecnología. Asimismo, la premiación se ve coronada posteriormente con la correspondiente Disposición de la Comandancia General de la Marina otorgando la Felicitación Colectiva, por la causal "Excepcional desempeño de comisión encomendada", al Personal Superior, Subalterno y Civil premiado, la cual se agrega en los Legajos Personales del citado Personal, para los fines correspondientes.

Bajo la visión compartida con el Alto Mando se desarrolla un nuevo patrón de ciencia y tecnología naval, que proporciona una mejora en los procesos y la excelencia en su aplicación, se usa hoy para canalizar los recursos humanos, económicos y materiales de forma eficiente hacia lo más prioritario para la Marina, teniendo un claro sustento técnico, operacional y económico del porqué de la implementación de los proyectos. Asimismo, estos proyectos se enlazan por etapas unos con otros, para alcanzar objetivos en ciencia y tecnología de mayor nivel.

El sistema de ciencia y tecnología permite controlar y coordinar el planeamiento, ejecución y supervisión de los trabajos de investigación en el ámbito institucional, obteniéndose ventajas técnicas y científicas y así mejorar y adecuar las capacidades actuales para mayor eficiencia y eficacia. La institución consciente de la capacidad competitiva que demanda la modernidad en un contexto de globalización, participa en esta carrera evolutiva de avances científicos y tecnológicos, que han permitido con limitados recursos renovar el material naval.

Para ello viabiliza una estrategia efectiva para incrementar la capacidad científica, tecnológica y la formación de investigadores fomentando la capacitación de su personal más especializado, llegando a alcanzar un elevado nivel de preparación no sólo para reemplazar el material naval, sino también para repararlo, y para mejorar la capacidad operativa mediante la aplicación de ingeniosas modificaciones.

Esto ha sido logrado principalmente a través de la mejora en la instrucción profesional de nuestros oficiales así como la capacitación básica y avanzada de nuestro personal técnico y mediante convenios con universidades e institutos tecnológicos del país.

El patrón de ciencia y tecnología en la Marina de Guerra del Perú se orienta hacia los siguientes objetivos:

- Acumulación del conocimiento para reducir la dependencia tecnológica.
- Optimización de recursos mediante una reducción significativa de la estructura de costos de los trabajos de recuperación y modernización.
- Mejora de la capacidad de evaluación de riesgos para progresivamente enfrentar proyectos de mayor complejidad en el campo de la investigación.
- El incremento del nivel científico y



tecnológico institucional, mediante una mayor colaboración con las universidades y la comunidad científica nacional e internacional.

El sistema de ciencia y tecnología se desarrolla sobre tres principios fundamentales: la eficiencia, la priorización y la economía. La *eficiencia* para lograr el efecto deseado al menor costo. La *priorización* que permita una programación de proyectos en un entorno de recursos escasos del presupuesto fiscal que agudiza las necesidades crecientes para mantener el alistamiento del material en condiciones óptimas; y finalmente. El principio de economía para obtener ahorros de recursos en la aplicación de nuevos campos de inventivas para la solución de problemas técnicos o modernización de las capacidades de las unidades operativas.

Antes de implementarse el actual sistema de ciencia y tecnología, el personal naval a iniciativa propia emprendía sus proyectos generalmente de naturaleza experimental, apoyados por los Comandos de las unidades o dependencias de la Marina donde prestaba servicios. Muchas veces los proyectos se truncaban al no poder sobrepasar escollos de naturaleza simple como falta de financiamiento, interrelación con expertos o carencia de instrumental y herramientas.

En otros casos, más de un grupo de investigadores emprendían simultáneamente trabajos de investigación sobre aspectos de la misma naturaleza, con un gasto de recursos innecesario por falta de un ente director y coordinador de ciencia y tecnología.

El contar con un sistema de ciencia y tecnología ha permitido delimitar claramente las funciones y responsabilidades en el proceso de formulación de las propuestas de los comandos operativos y las direcciones técnicas, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos y otorgar un mejor dinamismo de trabajo en conjunto.

Asimismo, la supervisión de la innovación tecnológica llega más allá del objetivo de la investigación que usualmente está definido por la confección o construcción de un prototipo, comprendiendo la continuación hasta el perfeccionamiento de la solución originalmente pensada para el usuario final.

Existe una estrecha relación de la ciencia y tecnología con nuestra organización naval: el Alto Mando Naval tiene a su cargo la definición de los planes, que derivan de la política general de la marina y de la apreciación de la situación estratégica. Esta Política General de la Marina a su vez se basa en la misión constitucional de la Marina de Guerra del Perú.

De los planes derivan en objetivos y metas con fondos asignados. Una de estas metas corresponde a los trabajos de innovación tecnológica. Sólo se definen metas específicas para proyectos de innovación tecnológica que son evaluados y calificados como viables y son prioritarios para las Fuerzas Navales.

La Dirección General del Material y la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina reciben los lineamientos del Alto Mando Naval y los requerimientos de los comandos operativos y dependencias navales, para promover determinado proyecto. Además, efectúan la gestión administrativa para la evaluación, planeamiento y distribución de las sub-metas y ejecución de estos proyectos, verificando la concurrencia de las actividades a cumplirse con la asignación de partidas especificas para materializar los esfuerzos de investigación tecnológica.

En este sistema se integran en la planificación coherente: las necesidades de la institución, los planteamientos técnicos de los proyectistas con las demandas del usuario final y la priorización de los comandos operativos y otras dependencias navales, ya que el proyecto terminado contribuye a mejorar los medios que disponen estos últimos. El personal naval que participa en proyectos de innovación tecnológica se mantiene actualizado mediante cursos de capacitación, extensión o especialización en las instituciones académicas y universitarias del país y del extranjero, preferentemente con aquellas con las que se han sucrito convenios. Asimismo, en algunas ocasiones, estas instituciones foráneas de instrucción o los Servicios Industriales de la Marina, contribuyen parcialmente en la ejecución de partes de un proyecto integral.

De esta manera, los proyectos de innovación tecnológica son concurrentes con los planes estratégicos institucionales de corto, mediano y largo plazo en las diferentes áreas tecnológicas de interés como son armas, guerra electrónica, acústica, sistemas digitales y materiales.

La definición de los proyectos para distintos horizontes de corto, mediano y



largo plazo, permite asociarlos con fuentes de financiamiento del presupuesto institucional que hacen sostenible el proyecto, lo cual permite la continuidad de su desarrollo y total ejecución.

Asimismo, en el proceso de planeamiento que realiza la dirección de ciencia y tecnología, se contempla qué proyectos ya desarrollados, servirán como base para complementar otros proyectos de mayor complejidad, financiamiento o de mayor horizonte de tiempo, los cuales también tendrán su soporte económico.

La gestión de proyectos permite mejorar los procesos de evaluación y control, a fin de lograr minimizar los riesgos técnicos. Asimismo orienta los medios para fortalecer el área tecnológica necesaria para los grandes objetivos de investigación y desarrollo a nivel institucional, creando núcleos de conocimiento para proyectos de mayor complejidad y envergadura.

Para reforzar la base científica y tecnológica institucional, se ha desarrollado una estrategia de tres vectores:

- Un vector esta orientado al desarrollo propio para la recuperación de las capacidades operacionales aprovechando la capacidad instalada incluyendo la del SIMA-PERÚ;
- Un vector de responsabilidad compartida para el desarrollo de proyectos específicos de interés con empresas privadas y universidades (IGP, ROJ, UDEP, etc);
- Un vector de fomento de la industria orientado la adquisición de bienes o servicios de productos de empleo comercial.

Actualmente estos vectores orientas hacia las áreas de interés en la que se realizan los mayores esfuerzos de innovación tecnológica: ingeniería naval, ingeniería aeronáutica, ingeniería de armas, comunicaciones, criptografía, pirotécnicos y explosivos, sensores rada ricos, optrónicos, térmicos, de simulación y entrenamiento, y otros.

Las limitaciones presupuestales han obligado a que nuestro sistema de ciencia y tecnología tenga un especial cuidado en la evaluación de viabilidad de los proyectos, para disminuir los riesgos y aumentar el éxito y culminación satisfactoria de los proyectos, con una alta eficiencia y eficacia.

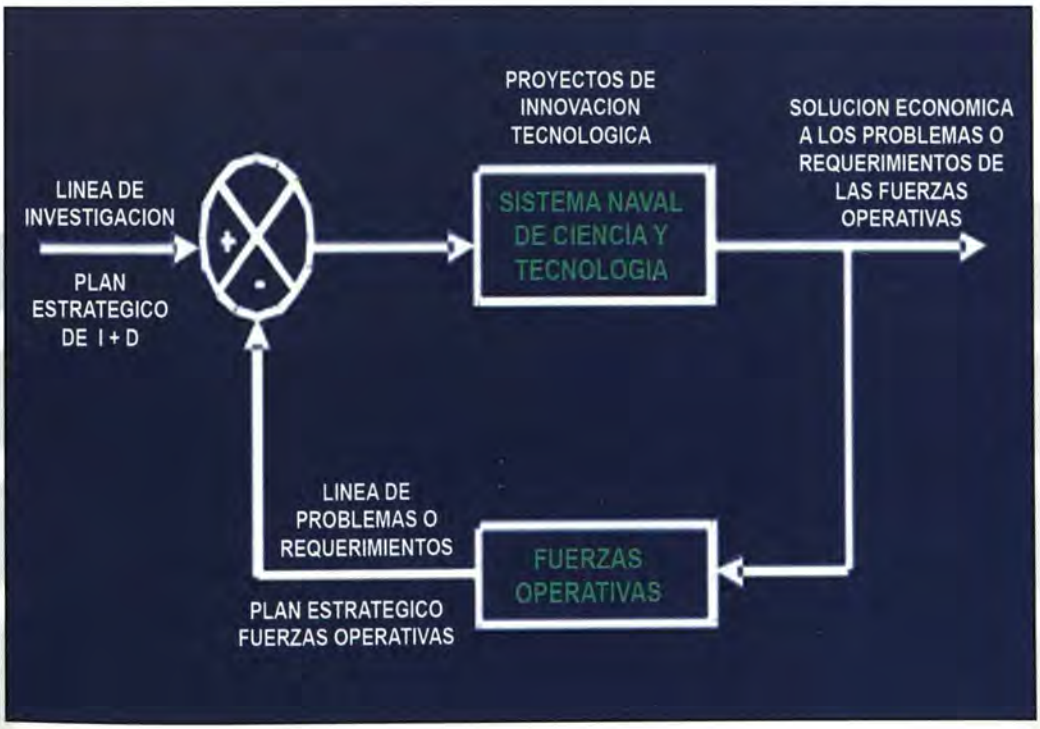
La Marina de Guerra de Perú viene desarrollando un nuevo patrón de ciencia y tecnología, dentro del alcance del objetivo institucional de investigación y desarrollo científico y tecnológico establecido en la publicación de referencia (a), controlando y coordinando de manera centralizada, el planeamiento, ejecución y supervisión de los trabajos de investigación en el ámbito institucional, con el fin de lograr venta-

jas técnicas y científicas en la necesidad de mejorar y adecuar las capacidades actuales y performance de los sistemas y equipos componentes principalmente de las unidades navales; así como del establecimiento naval terrestre para cumplir eficiente y eficazmente las tareas asignadas. Este concepto no requiere de una infraestructura independiente, es una organización funcional que se basa en la organización existente con la visión del Alto Mando Naval.

Los esfuerzos para viabilizar una estrategia efectiva para incrementar la capacidad científica, tecnológica y la formación de investigadores que permita integrar esfuerzos de los diversos actores para impulsar la capacidad de manutención mediante la aplicación de conceptos tecnológicos innovadores, comprenden la canalización de los requerimientos de estudios para perfeccionamiento científico; así como el acceso a beneficios de los convenios suscritos con las principales Universidades e Institutos del País, establecidos mediante directiva de referencia (b).

Tomando en cuenta la naturaleza experimental del ámbito de investigación en la aplicación del conocimiento para innovar tecnológicamente, es necesario delimitar claramente las funciones y responsabilidades en el proceso de formulación de las propuestas de las Direcciones Técnicas y los Comandos Operativos, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos y otorgar un mejor dinamismo de trabajo en conjunto.

El alcance de la supervisión de los trabajos de innovación tecnológica se extiende hasta el objetivo de la investigación que usualmente está constituido por



la confección o construcción de un prototipo; comprendiendo la interiorización de los esfuerzos de investigación, continuando con el soporte hasta su inclusión en la solución originalmente pensada para el usuario final (Unidad o Dependencia conoce, opera e integra el equipo a sus recursos).

La actual organización de Innovación tecnológica ha recogido las lecciones aprendidas y buenas prácticas del Proyecto Futura, Proyecto Bellatrix y otras iniciativas pudiendo considerarse aspectos como:

- Conversatorio Naval sobre Innovación Tecnológica, dirigido a Oficiales Superiores y Subalternos, para premiar el esfuerzo del personal subalterno y civil inclusive.
- Hacer un inventario de materiales de consumo permanente, periódico o masivo que se pondría en mesa de coordinación con el empresariado. El resultado sería incorporado como materia del conversatorio Marina-empresariado y universidades para promover una jornada de promoción de la Industria para la Demanda Naval.

  Sensibilización en las Fuerzas Navales y Dependencias clave. La Marina ya cuenta con una masa crítica de personal que esta conciente de esta nueva tendencia sobre la importancia de la tecnología en el quehacer naval, lo que se refleja en la madurez de los proyectos y la manera como se vienen incrementando. Sin embargo, es importante mantener el interés y promoción permanente que involucre la participación de las Comandancias Operativas y las Direcciones Técnicas cumpliendo con el objetivo de sensibilización en el ámbito interno.
- Organizar eventos internos para exponer a todo el personal profesional y técnico sobre los logros obtenidos; organizar una feria de proyectos en curso para personal propio.
- Mantener la participación en trabajos conjuntos con los sectores público y privado, para contar con un satélite peruano de uso múltiple, que es un área de alta importancia naval.
- Examinar los alcances de la Ley de Promoción de la Inversión Privada, para respaldar los proyectos conjuntos que se pueda considerar conveniente realizar, y también para proponer medidas innovadoras a los futuros gobiernos.
- Examinar la lista de empresas integrantes de la organización PERU 2021, que reúne a empresarios comprometidos con el tema de "Responsabilidad social empresarial" y que tiene una óptica más ética de los negocios.
- Diseñar un programa de actualización tecnológica dirigido a los Técnicos y OM1, por especialidades.
- Elaborar una lista de tesis de interés que deben desarrollar los Oficiales en las Escuelas de Calificación y COEM, dirigidas a innovar equipos, sistemas y procedimientos operativos.
- Emplear activamente los medios legales para la protección de la propiedad intelectual. La patente es un mecanismo de protección que ejerce el Estado con el fin de garantizar los derechos de

autor y proteger los productos o procesos obtenidos como resultado de un proyecto de ciencia y tecnología, de futuros plagios o réplicas sin autorización expresa de la Marina.

La aptitud y capacidad demostradas por el personal naval que se dedica a las actividades de ciencia y tecnología expresa una fuerte vocación marinera, por contribuir con la institución empleando su potencial intelectual y creativo en la solución económica y racional en el país, de problemas reales, de interés institucional y prioritarios que existen en nuestras Fuerzas Navales, los cuales se venían resolviendo con adquisiciones desde el extranjero de material nuevo o de segundo uso, con los recursos proporcionados por el Estado, cada vez más escasos.

La idea primigenia de elaborar un proyecto de ciencia y tecnología en la Marina, consiste en obtener en un plazo predeterminado o proyectado un dispositivo, que reemplace con creces al material naval actualmente deteriorado, pero de importancia relevante en el sistema al que pertenece, realizando un esfuerzo ingenioso con los recursos disponibles en la institución, para resolver un problema técnico operacional de alistamiento de las unidades navales.

Un proyecto permite proyectarse, soñar o ver el futuro del sistema adolescente, mediante una o más alternativas viables de solución al problema técnico en cuestión; cada alternativa es analizada, desensamblada y sometida a un estudio multidisciplina rio para identificar y reconocer todas sus funciones y poder repetirlas en el nuevo producto o producto de remplazo que se quiere realizar.

Con una adecuada distribución de los trabajos entre los integrantes del Grupo de Investigación, se da inicio propiamente a los estudios y trabajos específicos, en las diferentes áreas del conocimiento y de la técnica, que permite a los proyectistas, mediante el uso de sus habilidades y herramientas, imaginarse la solución, primero; plasmarla, luego, en un principio físico y elaborar un prediseño de cada componente, los cuales son sometidos a un preensamble o bosquejo de la solución.

Posteriormente, con el auxilio de las ciencias e ingenierías, los proyectistas proceden a realizar los dibujos, algoritmos y cálculos sobre la base del modelo físico seleccionado. El modelo es sometido, entonces, a la simulación en un ordenador y se procede a realizar los ajustes en los parámetros del sistema que permitan el funcionamiento del modelo de acuerdo a las especificaciones técnicas existentes.

Cada aspecto de ingeniería, según corresponda, es analizado y revisado por los especialistas del proyecto, con la finalidad de prever y reducir los errores de cons-



trucción, resistencia de materiales, interferencias, vibraciones, cálculo, ruido, contaminación ambiental, seguridad, etc.

Los proyectistas se reúnen periódicamente para cruzar información, intercambiar ideas, hacer correcciones, verificar avances, proponer alternativas de solución más eficientes en aspectos específicos del proyecto, eliminar distorsiones, exponer las dificultades que van encontrando para superarlas en grupo, etc.

Transcurrido el plazo para efectuar la integración de las partes, de acuerdo al cronograma o programa de actividades y tareas proyectado, se reúnen los integrantes del grupo para ensamblar todos los componentes que forman parte integral del proyecto, para confeccionar el prototipo propiamente dicho y someterlo a los ajustes físicos correspondientes, antes de dar inicio a las pruebas protocolares en el laboratorio, puerto y a bordo.

Durante la ejecución del proyecto, el grupo recibe el apoyo técnico, económico, operacional y administrativo de la institución a través del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología, de manera organizada y articulada, para garantizar el éxito del proyecto.

Una vez logrado el proyecto, el resultado es un dispositivo, de última o reciente generación, con similares o mayores bondades de los de fabricación foránea, hecho en el Perú, con mano de obra e intelecto nacionales, que nació en la Marina de Guerra del Perú, como resultado de la búsqueda de una solución económica a un problema técnico-operacional, gracias a la iniciativa y vocación innovadora del grupo de trabajo que asumió la responsabilidad de sacar adelante el proyecto y aceptó el reto de liderarlo.

Con el dispositivo funcionando con éxito en manos del usuario, unidad o dependencia, gana, en primer lugar, la institución porque avanza en la recuperación de las capacidades operativas de sus Fuerzas Navales con una mínima inversión; gana el país, porque los gastos para la Defensa disminuyen considerablemente permitiendo que parte de este ahorro importante sea utilizado en beneficio de la sociedad nacional en su conjunto; ganan las instituciones académicas nacionales que participan mediante convenios con la Marina en la realización del proyecto, por cuanto se nutren de experiencia con casos reales de aplicación de los conocimientos impartidos en aulas y laboratorios y se les presenta las condiciones ideales para iniciar nuevas líneas de investigación para sus especialistas; ganan las empresas nacionales industriales, consultoras, laboratorios, maestranzas y talleres que participan en la confección, manufactura, fabricación y pruebas de las partes y el conjunto de un prototipo y la preserie o serie de producción pertenecientes al proyecto, según corresponda, porque se abre un mercado local y la posibilidad de aspirar, como muchas empresas comerciales extranjeras de éxito, a un mercado internacional no sólo en el rubro de productos militares, sino también comerciales.

Como se puede apreciar, el dispositivo promovido por la Marina ha sido capaz de remover, en la imaginación de un futuro

próximo, las estructuras de una sociedad peruana actualmente estancada tecnológicamente por su falta de dinamismo, integración, ideas tecnológicas revolucionarias, iniciativas, etc.

Los efectos del dispositivo proyectado por la Marina , sin embargo, no concluyen aquí, sino que se pone en manos de los usuarios debidamente interiorizado, es decir, conteniendo toda la información técnica necesaria de consulta que se requiera para su funcionamiento y operación seguros, mantenimiento en sus diferentes niveles, reparación y recuperación, cuando sea necesario, durante la vida útil del dispositivo.

De esta manera, la concepción de cada dispositivo de la Marina es global e integral, afecta no sólo el entorno de la institución, sino que se extiende al exterior de la misma, repercutiendo en la sociedad como una fuente de excitación de conocimientos y experiencias tecnológicas y científicas, en continuo crecimiento.

Es imperativo prever y establecer los retos operacionales que deberemos enfrentar en el largo, mediano y corto plazo y buscar soluciones ingeniosas, técnica y económicamente viables, basados en la investigación y desarrollo, que nos permitan contar con los equipos, sistemas, armas y sensores que aseguren las capacidades operativas e independencia tecnológica que se requieran para afrontar exitosamente esos retos. Es una manera de traer el futuro a la actualidad y de planear, organizar y estructurar nuestro esfuerzo para desarrollar proyectos útiles y coherentes con las exigencias y posibilidades institucionales.

Una nota de agradecimiento a todos los investigadores de la Marina que con su tenaz esfuerzo vienen demostrando que la cultura institucional está cambiando con las necesidades que el futuro demanda: análisis científico en la toma de decisiones, integración de la tecnología de información en la gestión, búsqueda de nuevas soluciones minimizando los riesgos antes de estancarse en sistemas obsoletos, ¡innovación permanente!.

Preponderancia del poder marítimo



CONTRALMIRANTE EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO.

Para todos es bien conocida la influencia del mar, vale decir del poder naval en nuestra civilización, comenzando desde los fenicios, griegos y romanos, para llegar a Portugal, España, Francia y Holanda hasta culminar en la prosperidad del imperio británico, por más de 100 años desde las guerras napoleónicas, con la derrota de la flota combinada de España y Francia en Trafalgar (1805) por Lord Nelson, hasta la Primera Guerra Mundial; luego la aparición incontenible e indiscutible hasta nuestros días del poder naval de los EE.UU. de Norte América y en la Guerra Fría la pretensión fracasada del desafío de la desaparecida Unión Soviética.

Desde el punto de vista militar, las naciones han sido a menudo clasificadas como afectas a una estrategia marítima o a una estrategia continental. La historia demuestra, sin embargo, que ningún país afecto a una estrategia continental ha logrado jamás cimentar una grandeza duradera, como ha sido el caso del Imperio de Napoleón y la Alemania de Hitler. No se ha registrado, en cambio, el caso de que un país grande y poderoso en el mar haya sido batido alguna vez por una estrategia continental.

Hombre de inteligencia extraordinaria, poseedor de una genial concepción de los problemas de la guerra, Napoleón bien vería que el aplastamiento de Inglaterra a través de un desembarco en sus playas, sería la única forma posible de realizar la dominación universal. Decía: "*Denme quince días de tranquilidad en las aguas del mar de la Mancha y conquistaré el Mundo*". Falló, porque en su natural fascinación por los problemas inherentes a sus ejércitos, se olvidó de desarrollar, preparar y adiestrar una armada a la altura del plan que idealizara.

La Segunda Guerra Mundial, guerra global por excelencia, ha demostrado una vez más el valor inmutable del dominio del mar, en toda lucha en la cual tienen importancia las comunicaciones marítimas vitales.

Así se vio a Inglaterra resistir el asalto más formidable de su larga historia contra un poder terrestre y aéreo inmensamente superior, gracias a que su flota pudo mantener abiertos los caminos del mar. Disponiendo de estas rutas pudo mantener en el aire su fuerza aérea que neutralizó el ataque desde el aire. Con este control del mar, pudo sobrevivir el centro vital del Imperio Británico, al mismo tiempo que tuvo el medio indispensable para llegar oportunamente con la fuerza necesaria para dominar en el África, reforzar el Medio Oriente, Persia, la India y Australia; aprovisionar a Rusia, invadir Italia y terminar con la invasión definitiva de Europa por el Occidente con el inmenso apoyo de los EE.UU. de Norte América. Todo ello habría sido imposible si la fuerza aérea o submarina del eje en cualquier mar hubiera impedido en forma efectiva el tráfico marítimo hacia las Islas Británicas.

Igualmente la armada norteamericana detuvo el avance japonés en el Pacífico y su superioridad triunfó con posterioridad, gracias a que pudo completar a través del mar el acopio necesario de hombres, armas, aviones, combustible, municiones, etc. Lo que le brindó el éxito final del dominio de las comunicaciones marítimas en el Pacífico.

Tucídes y la influencia del poder naval

No es necesario leer toda la historia de "La Guerra del Peloponeso" de Tucídedes para tener una clara exposición de sus puntos de vista sobre la influencia del poder naval. Llega a la conclusión. "Fue gracias a la acción naval que se conquistaron las islas. No hubo guerra terrestre que resultara en la adquisición de un imperio".

La "Guerra del Peloponeso", aunque es una historia militar, es sobre todo una historia de poder naval. Sin poder naval no habría habido Imperio Ateniense, como tampoco habría devenido la revolución económica ni la búsqueda de mercados.

A semejanza de todos los historiadores, Tucídedes ve el siglo de Pericles como la Edad de Oro de Grecia, le presta un rendido tributo como héroe porque Pericles fue quien comprendió mejor los principios de la Guerra Naval y el atinado uso del poder naval.

"Todo el mundo que nos rodea puede ser dividido en dos partes: tierra y mar, cada una de las cuales posee gran valor y utilidad para el hombre, se puede controlar toda una parte, no sólo el área que ahora se halla bajo nuestro poder, sino cualquiera otra que nos propongamos. Con nuestra flota actual, no hay poder en la Tierra ni del Rey de Persia ni de ningún ser humano que pueda impedirnos navegar por donde nos plazca". (palabras de Pericles)

Así, pues, vio Pericles la influencia del poder naval, pero al morir el poder naval ateniense, tal como, el lo concibió, empezó a declinar. Sus sucesores pronto olvidaron sus sabios consejos.

La época de los descubrimientos, conquistas y expansión europea

En los tres siglos que van desde el descubrimiento de América en 1492 al Congreso de Viena (fin de las guerras napoleónicas) el mundo se hizo más pequeño, navegantes conquistadores, exploradores todos europeos, así como sus cartógrafos que realizaron su labor en los océanos y las costas del mundo.

Así comenzaron a surgir las primeras potencias marítimas de España, Portugal, Holanda, Francia e Inglaterra, que incluso con las rudimentarias embarcaciones de esa época les permitieron adueñarse de vastos territorios en toda América, incluidas las islas del Caribe, Asia y África, constituyendo las vastas colonias europeas, que muchas de ellas se mantuvieron hasta el siglo XX. Todos estos eventos los estudió detenidamente el evangelista del poder marítimo Alfred. T. Mahan y los materializó en 1889 en su gran obra *La influencia del poder marítimo en la historia (1660-1783).*

Muchas de esas potencias europeas se convirtieron en imperios, aumentando su riqueza y comercio gracias a la libertad que trataban de mantener y conservar en los mares del mundo ya conocidos.

No quiero dejar de mencionar el inhumano tráfico y comercio de esclavos en los siglos XVII y XVIII, en las naves de esa época, apiñados embarcaban encadenados hasta 600, de los cuales muchos morían antes de llegar a su destino, se estima que fueron más de 7 millones de africanos destinados principalmente a Brasil, el Caribe y Estados Unidos. Este comercio lo dominaron los ingleses

y en menor escala los portugueses. Sin las flotas que disponían estos nacientes imperios hubiera sido imposible realizar esta expansión de poder, riqueza y explotación

En el siglo XIX las potencias europeas y los EE.UU usaron sus marinas para extender sus imperios e influencia. Con la Revolución Industrial apareció el vapor y así las flotas se modernizaron en propulsión, tamaño y el empleo del acero en los cascos, la época de la vela y la madera desaparecía. Los grandes e importantes Astilleros aparecieron en Inglaterra, Francia, Alemania y EE.UU, principalmente. También emergía Japón.

La preponderancia de Inglaterra

Las razones que impulsaron a España, Portugal, Francia, Holanda e Inglaterra a alcanzar la categoría de potencias oceánicas fueron algo más que la simple necesidad de ir al mar. El tonel europeo se hallaba en fermento; nebulosos feudalismos regionales se colocaban progresivamente bajo el dominio de señores y reyes, una creciente clase mercantilista presionaba por una protección más centralizada favorable al comercio e industria. Estas y muchas otras fuerzas de pensamiento y actividad de reciente creación, entre las cuales figuraba la perenne necesidad de establecer más impuestos, se combinaron para empujar a los reinos del litoral atlántico hacia los mares.

Así se dejó listo el terreno para las luchas por el dominio inglés del mar, y por las vacilaciones rítmicas entre el poder terrestre y el marítimo. Gran parte de la historia de Inglaterra se basa precisamente en el poder naval.

La Revolución Francesa destruyó la flota ejecutando y exilando a sus mejores cuerpos de oficiales.

Si estamos de acuerdo que el Mediterráneo dio lugar al nacimiento del poder naval inglés, entonces debemos considerar que las guerras inglesas contra Francia le dieron estado de adultez. El poder inglés estaba en cualquier lugar a donde pudieran llegar sus buques.

La primera Guerra Mundial marcó el declive de esta potencia naval. Sin embargo el año 1982 con la Guerra de las Malvinas con la Argentina, con su flota fueron capaces de proyectar poder a gran distancia transportando un ejercito, aviación y controlando el mar en el área de operaciones haciendo capitular a las fuerzas enemigas.

Mahan : "Lo que se necesitaba para administrar, proteger y desarrollar lo que la Historia nos había concedido es una gran marina y bases en ultramar. Decía el filósofo y político inglés Francis Bacon (1561-1626): "El que domine el mar tiene gran libertad de acción, y puede hacer la guerra en la mejor forma que le parezca"

Mahan y el uso del mar

En la apertura del *U.S. Naval War College* de los EE.UU., en 1884, su primer Presidente, Comodoro Stephen B. Luce dijo: "Debemos encontrar a alguien que haga por la ciencia naval lo que Jomini hizo por la ciencia militar". Años más tarde, refiriéndose a un miembro de la planta docente, manifestó: "Está aquí, se llama Mahan". Y como veremos, Mahan

llegó a ser el filósofo más preclaro del poder marítimo y sigue manteniendo ese indiscutible sitial. Además de haber pasado por sus aulas el almirante Luce y Alfred T. Mahan, fueron otros grandes de la historia naval como el almirante Sims que tuvo destacada participación en la creación e implementación y desarrollo de los Juegos de Guerra, le siguieron los almirantes Spruance de destacada participación en la batalla de Midway, y así también los almirantes King, Nimitz y Halsey, ellos estuvieron uno o dos años estudiando en Newport. Es importante mencionar que la Guerra del Pacífico con Japón fue ejecutada en sus salas de juegos de guerra repetidas veces, por mucha gente y de diferentes maneras, nada de lo que pasó en esa guerra fue sorpresa, excepto las tácticas "Kamikaze" al final de la guerra.

No quiero dejar de mencionar uno de los grandes aportes que hizo en este centro de estudios de tan alto nivel, uno de sus Presidentes (Director), el almirante Turner el año 1973, el fue posteriormente director de la CIA. Estableció las cuatro grandes misiones de la Marina de los EE.UU.: control del mar, proyección del poder, disuasión y presencia naval, misiones hasta hoy vigentes y no solo en la marina de EE.UU. sino en el resto de marinas del mundo. A lo largo de este artículo me referiré a estas importantes misiones.

Una nación que tiene fácil acceso a los océanos del mundo está también en posición de dominar las rutas comerciales más importantes y de evolucionar como potencia marítima y mundial. Gran Bretaña es la ilustración clásica. En los siglos XVIII y XIX fue la única nación que obtuvo su riqueza en tiempo de paz usando el poder naval, y en tiempo de guerra gobernando el mar en virtud de su fuerza marítima. Extendió sus bases de operación marítima sobre el globo, el poder marítimo británico fue el factor dominante en esa época.

Una vez que se ha desarrollado una marina, ésta empieza a desempeñar funciones adicionales al rol básico para el cual se ha creado. Se convierte en un instrumento de política nacional en el sentido más amplio. Cuando el comercio expande los contactos de una nación más allá de sus fronteras, la Marina los convierte en intereses y, a su vez, consolida éstos como influencia política. Los hombres de estado, habituados al concepto y uso del poder marítimo, encuentran en una Marina el medio para lograr ciertos ajustes de fuerza, beneficiosos en asuntos internacionales, los cuales serían imposibles sin la existencia de la fuerza marítima.

La marcha de eventos, no solo en los Estados Unidos sino en todo el mundo, políticos, económicos y comerciales ha traído como consecuencia la necesidad de contar con un poder naval activo y marinas más grandes.

La filosofía de Mahan con respecto al poder naval fue llevada a la acción por Theodore Roosevelt, primero como secretario asistente de la Marina, y posteriormente como presidente. Sus puntos de vista desde ambas posiciones fueron respaldados en el Congreso por el senador Henry Cabot Lodge. La colaboración entre ambos se reflejó en el crecimiento espectacular de la Marina.

En un libro producido por el National Maritime Museum (Londres)"Ship" cuyo autor es Brian Lavery (2004), se menciona al Presidente Theodore Roosevelt, gran admirador de la obra de Mahan, y con gran interés en los asuntos mundiales. En 1904 inició la construcción del canal de Panamá, que fue visión de Mahan, en 1906 ganó el Premio Nobel de la Paz por su participación en el fin de la Guerra Ruso Japonesa. En 1907 tuvo la concepción a gran escala del viaje de la Great White Fleet, alrededor del mundo: 16 acorazados y sus escoltas tripulados por 14.000 hombres, que visitaron los puertos donde EE.UU. tenían interés.

Toda esta flota estaba pintada de blanco, zarparon de Hampton Roads, Virginia, el 16 de diciembre de 1907, bordearon Sud América por el Sur Atlántico, pasaron el Estrecho de Magallanes el 7 de febrero de 1908, tocaron el Callao; en San Francisco estuvieron del 6 de mayo al 7 de julio 1908, de donde zarparon a Honolulu, Nueva Zelandia, Australia, Japón, Malasia, Indonesia, India, Mar Rojo, cruzaron el canal de Suez el 7 de enero de 1909, para entrar al Mediterráneo, Gibraltar 6 de febrero 1909 y finalmente arribaron a Hampton Roads el 22 de febrero de 1909 siendo recibidos por el presidente Roosevelt, después de 14 meses, imaginemos los miles de toneladas de carbón que necesitaron para alimentar sus calderas, todo esto fue una clara demostración del prestigio nacional en el mundo (Misión: Presencia Naval y Mostrar la Bandera).

Seguía este gran estadista los dictados de Mahan de la importancia del poder naval. EE.UU. estaba camino a convertirse en potencia mundial. Otro ferviente y entusiasta admirador de Mahan fue el Kaiser Guillermo II,. Las conclusiones de Mahan electrificaron el mundo literario de su época, Oxford y Cambridge, le confirieron títulos Honorarios y el Kaiser Guillermo usó sus tesis a finales del siglo XIX como una base para desafiar la supremacía naval británica. Cuando unos estudiantes visitaron su biblioteca en Potsdam (Alemania), en 1945, descubrieron que había leído profundamente los libros de Mahan haciendo en ellos extensas anotaciones marginales.

Muchos años después tuvo este insigne escritor evangelista del poder naval, un ferviente admirador y seguidor, el almirante Sergei Gorshkov , de la fenecida Unión Soviética. Desde la era de Stalin destacaba y posteriormente fue por varias décadas jefe supremo de la Marina, y con el apoyo de los jerarcas se empeñó en construir una poderosa Marina de guerra desafiando la flota de la US Navy, comprendió que para ser potencia mundial hay que ser potencia marítima.

Vio ventajas y desventajas en la posición de los Estados Unidos. La distancia protegía a los EE.UU. de alguna invasión. Sin embargo, EE.UU. estaba excluido del flujo principal del comercio mundial, y esto se convirtió en uno de los fundamentos de Mahan para la construcción del Canal de Panamá, vale decir, contar con una ruta de comercio que pudiera ser explotada y dominada.

Más tarde, con el Canal en construcción, se erigió en el más ardiente defensor de la adquisición de bases en el Caribe para controlar y defender las zonas

vecinas al canal, y así como bases en Hawai, Filipinas, Samoa y Guam. Piensen en las desventajas que tuvo la URSS, con respecto al escaso acceso al mar, que después detallaré.

Con referencia a las comunicaciones, Mahan opinaba: "Como elemento de estrategia, sobrepasa a todos los demás elementos". Esta es, en gran parte, la esencia del termino "Comando del Mar". Comunicaciones significa flujo de suministros de las bases y territorio patrio a las fuerzas, mantenimiento de contacto entre los elementos de las fuerzas y la capacidad para movilizarse y brindar refuerzos, lo cual significa habilidad para efectuar operaciones de desembarco y apoyo a los ejércitos. La interrupción de las comunicaciones puede ser desastrosa.

El poder naval en la I y en la II Guerra Mundial

El concepto de poder naval sufrió un cambio considerable durante el siglo pasado como resultado de las dos Guerras Mundiales y un tremendo progreso tecnológico.

Quizás Francia y Alemania hayan seguido la estrategia correcta al seguir una "guerra de Corso". Por supuesto, tanto para Napoleón, el Kaiser como para Hitler, una de las claves para la victoria fue negar el acceso británico a su mercado mundial y fuentes de suministros. Existen suficientes "si" en las campañas submarinas de la pasada centuria para llegar a sospechar que teóricamente es posible negar al enemigo el uso de los mares sin controlar uno mismo el océano y, en una crisis inmediata, el objetivo de las potencias continentales no era tanto controlar el mar para usarlo como negar su uso a Gran Bretaña.

Los submarinos alemanes podrían haber derrotado a Inglaterra, y los buques de guerra inglesa, por sí mismos, jamás podrían haber vencido a Alemania. Es muy obvio que si Inglaterra hubiera perdido el control del mar en cualquier momento entre 1914-18 ó 1939 -45, habría perdido todo. La misma observación podría aplicarse al Japón, aun con mayor fuerza, porque su relativa insuficiencia de recursos en su territorio, combinada con las tremendas distancias en el Pacífico, hizo más vital su control del mar si es que deseaba desempeñar el rol de gran potencia. Así, es sabido que los imperios isleños dependen del control de los mares que los rodean a fin de alcanzar su apogeo.

Hablando más específicamente, es casi imposible que una nación controle tanto la tierra como el mar. En el siglo pasado solo dos naciones lo han intentado realmente: Alemania. y la fenecida Unión Soviética. Inglaterra misma nunca pensó retar el control de la masa terrestre europea. Con todo el poder combinado de las flotas británicas y norteamericana en la II Guerra Mundial, sin el ejército rojo, la alianza occidental jamás habría ganado la guerra.

Es claro, entonces que Mahan estuvo errado al insinuar que el control de Europa dependía del control del mar. En ambas guerras mundiales se derrotó a los alemanes debido únicamente a confrontaciones terrestres masivas, posibles a través de alianzas. El control aliado de los océanos negó ciertas cosas

a los alemanes y, en consecuencia, contribuyó a la victoria, pero las marinas aliadas, por la naturaleza del juego, no podían ser decisivas. Del mismo modo, en Vietnam en donde los Estados Unidos ejercieron un control total del mar, la Marina ayudó considerablemente al despliegue y proyección del poder norteamericano a una vasta distancia de su país, pero solo fue capaz de brindar ayuda limitada para lograr una victoria táctica o, lo que es más importante aún, para imponer un arreglo político.

Esta amplia introducción al poder naval en la I Guerra Mundial tiene por único propósito sugerir que la política naval de Alemania no debe ser condenada. Teniendo en cuenta que Alemania siguió una política de guerra de corso, creo que tuvo una estratégica atinada; pero su error radicó en desafiar a Inglaterra en alta mar. La posición geográfica de ambas naciones dictó ciertas regulaciones más bien obvias, de las cuales la más importante fue indudablemente la referente a la distribución de recursos, pues Alemania tuvo que dedicar sus mayores esfuerzos al ejército, en tanto que Gran Bretaña se concentraba en la marina.

Cuanto más recursos hubiera puesto Alemania en la guerra de corso, con su promesa de una recompensa mayor por un bajo costo, le habría resultado mejor; lamentablemente desde el punto de vista estratégico, no lo entendieron así.

Comprendiendo que Gran Bretaña nunca permitiría a Alemania que sobrepasara su flota, Tirpitz planteó una teoría para construir la flota de alta mar, la tan conocida "Teoría de flota de riesgo". Tirpitz sostenía que el comercio exterior y las colonias de Alemania podían ser eficazmente protegidas solo construyendo una flota tan poderosa que ni siquiera "el poder naval más fuerte" pudiera combatirla sin debilitar seriamente su propio poder naval, es decir, que la flota alemana no tenía que ser tan poderosa como la británica pues Inglaterra jamás se atrevería a concentrar todo su poder naval contra Alemania.

El bloqueo británico de Alemania difícilmente habría sido posible sin la Gran Flota, y hay académicos que vehementemente sostienen que en el análisis final fue el bloqueo lo que hizo arrodillarse a las potencias del eje.

Las razones del fracaso en los Dardanelos sigue suscitando controversia; la lista de errores es casi interminable, fue estratégicamente bien planeada pero pésimamente ejecutadas esta fue una gran lección histórica para futuras operaciones anfibias. El otro gran evento naval de la guerra fue una batalla que como Waterloo, ha sido analizada hasta la saciedad: Jutlandia fue la primera gran confrontación entre acorazados de línea y la última acción de superficie gigantesca de esa guerra. Según historiadores fue un empate, pero los ingleses llevaron la peor parte. En esos días Sir Wiston Churchill opinó así sobre el almirante Lord Jellico comandante de la flota británica, que participó en Jutlandia: Es el único hombre que de cualquier lado pudo perder una guerra en una tarde.

La I Guerra Mundial inauguró una nueva era, la de la guerra submarina, que drásticamente cambió las viejas estrategias, especialmente la concerniente a la naturaleza y grado de la guerra de corso.

En la II Guerra Mundial se aprecia un perfeccionamiento de las técnicas submarinas, pero ningún cambio básico, en esencia, la guerra de corso de la II Guerra Mundial fue similar a la de la 1 Guerra. El desarrollo de los convoyes fue vital, progresó la protección antisubmarina y la alarma temprana.

Los dos cambios más importantes fueron la revolución de la guerra anfibia y el advenimiento de la era del porta aviones, que proyectó el poder admirablemente. A lo largo de la historia, las armadas han sido utilizadas para transportar soldados a lugares hostiles, desembarcarlos y proporcionarles apoyo logístico. En un sentido, pues, las marinas de los Estados Unidos y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial hicieron solamente lo que ya se había hecho antes, con la diferencia de una escala mucho mayor, pero ésta fue tan vasta que la diferencia no solo fue cuantitativa, sino también cualitativa.

No quiero dejar de mencionar dos grandes batallas navales en el Pacífico, una de ellas decisiva, la de Midway el 4 de Junio de 1942, en que destacó el liderazgo del almirante Nimitz, solo dispuso de 3 portaaviones de los cuales uno era el maltrecho USS Yorktown seriamente averiado en la reciente batalla del Mar del Coral; para repararlo los cálculos más pesimistas requerían tres meses, el almirante Fletcher estimaba dos semanas y el almirante Nimitz dio tres días y así fue, se enfrentaron a 4 portaaviones japoneses. Tres grandes decisiones tomó Nimitz: nombrar al Almirante Spruance, aceptar los informes de inteligencia y la toma de riesgo calculado con una fuerza menor; cuando regresaron a Hawai el almirante Nimitz les expresó: Han escrito una página gloriosa para nuestra historia, y así la victoria fue una combinación de heroísmo, suerte e inteligencia.

La otra batalla fue la de Leyte, una de las más grandes de la II Guerra Mundial y la más violenta de las luchas registradas en el mar.

La contribución de las marinas a la guerra anfibia no finalizó con el apoyo de fuego. Desde luego, la escala de la guerra anfibia difícilmente hubiera sido posible si no habría sido por los enormes avances realizados en los buques de desembarco durante la II Guerra Mundial. Lo que trató de enfatizar aquí no es la importancia de llevar a las tropas a tierra, sino la habilidad para proveerles los suministros necesarios una vez desembarcados. El desarrollo de naves que facilitaron esta labor de abastecimiento en playas abiertas, junto con el desarrollo británico de puertos artificiales, fueron las principales innovaciones de la II Guerra Mundial, la máxima expresión fue el desembarco anfibio en junio de 1944 en las costas de Normandía, en la que participaron un total de 6939 unidades navales: 1213 buques combatientes, 4126 buques de desembarco, 736 auxiliares y 864 mercantes; inicialmente desembarcaron 133.000 hombres.

Es importante señalar la valiosa contribución de los legendarios *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*, que transportaron más de dos millones de tropas, Churchill estimó que estos buques acortaron la guerra un año.

El Mediterráneo

"La gran lección de la Historia es el hecho de que una nación confinada a

una estrategia terrestre descuidando la estrategia marítima sale derrotada al final de cuentas. El mar en el cual esta lección se aplica mejor es el Mediterráneo. Nuestra flota mediterránea, es vista por Europa como símbolo y medida del poder británico".

Sir Julian Corbett 1903

Históricamente, el éxito de cualquier potencia en el dominio del mar se ha medido en términos del control que ejercía sobre el Mediterráneo por ser de inmensa importancia estratégica. El mar Mediterráneo ha jugado un importante rol en la historia mundial tanto en comercio como en estrategia naval. Su importancia es evidente porque permite a las potencias marítimas del Atlántico penetrar en Europa Meridional, África del Norte, Oriente Medio y Rusia, este mar es una extensión del Mar Negro y su único nexo con el Atlántico.

Las acciones del poder marítimo británico en esta área durante el siglo XIX son tal vez el ejemplo principal del uso efectivo del poder naval. Todos los cambios políticos de resonancia fueron llevados a cabo con el apoyo o el consentimiento de Gran Bretaña (en la Guerra Fría este concepto fue el mismo, con la diferencia de que la potencia fue Estados Unidos, frente al reto de la Unión Soviética). El interés norteamericano en este océano coincidía generalmente con el de Gran Bretaña, cuya política incluía el mantener los puntos claves lejos del alcance de potencias hostiles potenciales, asegurando el libre acceso a las naciones mediterráneas, manteniendo una ruta abierta a través del canal de Suez (con cuya apertura el año 1869 el mediterráneo alcanzó nueva significancia marítima) y acceso al petróleo del Oriente Medio.

Los Estados Unidos no podían dejar que esta región con su potencial económico y población altamente calificada cayera bajo control de la Unión Soviética. Otro objetivo de los Estados Unidos: la seguridad de los recursos petrolíferos de Oriente Medio de los cuales depende tan vitalmente la economía de Europa Occidental y de las rutas para su transporte a Europa (cuando el canal de Suez está abierto).

Muchas crisis surgieron en esta área en los últimos años, y en casi todas, la potencia naval de los Estados Unidos ha sido crucial, la crisis de Chipre que erosionó las relaciones entre Turquía y Grecia (la OTAN resultó afectada con este conflicto), la tensión continúa entre árabes e israelitas, la crisis de Suez con la humillación del poder británico y francés (1956), la crisis jordana (1957), la intervención en el Líbano con el desembarco de infantes de los Estados Unidos (demostración de proyección del poder), y recientemente la crisis de los Balcanes y las guerras del Golfo Pérsico.

El Mediterráneo es obviamente un excelente teatro en el cual la marina soviética pudo haber iniciado una estrategia agresiva puesto que quien controle esa "antigua ruta marítima" es capaz de ejercer enorme influencia política, militar y económica sobre los estados del litoral. A partir de 1967, la Unión Soviética mantuvo una considerable fuerza naval en esta área como contrapeso político para la sexta flota de los E.E. U.U. En esos días la amenaza soviética

era fuerte y la mayoría de sus buques era de un diseño avanzado, y emergía como verdadera potencia mediterránea. Así, las fuerzas navales de los Estados Unidos y la Unión Soviética tendían a equilibrarse y disuadirse mutuamente. La sexta flota tenía la capacidad del "segundo ataque" para contrarrestar la amenaza estratégica de la Unión Soviética de esa época. La continua presencia de las fuerzas navales norteamericanas en estas aguas constituyen una muestra de la intención de los Estados Unidos de continuar siendo la potencia naval predominante en el Mediterráneo, indiscutible concepto para mantenerse como potencia mundial única.

Visita del Presidente Nixón a la Sexta Flota en el Mediterráneo

He aquí algunos párrafos textuales extraídos de las memorias escritas por el almirante Elmo R. Zumwalt *On Watch* Jefe de Operaciones Navales de la USN en 1971.

La más dramática y probablemente la más convincente evidencia de que los Estados Unidos intentaba proteger sus intereses en el Oriente Medio fue la visita del Presidente Nixón a la sexta flota en los días 28 y 29 de Setiembre de 1970". Su visita era parte de un viaje de nueve días en los que sostuvo conversaciones con los jefes de Estado y Gobierno de Italia, Yugoslavia, España, Inglaterra e Irlanda. "El Presidente abordó el portaviones U.S.S. Saratoga, recorrió el buque y luego observó a la flota en la cual se incluyó demostraciones de reabastecimiento de combustible en la mar (la sexta flota no posee bases propias sino que depende de las fijas ubicadas en los países mediterráneos), despegue de helicópteros y aviones, traqueo y destrucción de submarinos, y descarga de una variedad de armas". A bordo del buque insignia crucero U.S.S. Springfield, rindió tributo a la sexta flota: "Su presencia brinda a nuestras iniciativas la oportunidad de materializarse con éxito. Sin la sexta flota no sé que habríamos podido hacer. Mi visita pretende recalcar al mundo que la Sexta Flota está aquí presente y que la emplearemos y mantendremos".

`El almirante Moorer jefe del estado mayor conjunto de la FF.AA. de los EE.UU. de N.A. en la decada de los años 70, enfatizó que la sexta flota era el único medio por el cual los Estados Unidos podrán proyectar sus potencialidades en el Oriente medio.

El caso de la Unión Soviética

Inglaterra, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, Noruega e Italia figuran entre los países que han alcanzado cierta prominencia en el mar en un momento u otro de su evolución histórica. Cada uno ha dependido del mar para efectuar sus conquistas y comercio y mantener comunicaciones con el exterior. Todos han utilizado el mar como medio para proyectar su influencia por todo el mundo y para enfrentarse a otros países en pos de la supremacía en asuntos internacionales. Por otro lado, Rusia se ha caracterizado siempre como potencia terrestre debido a su litoral corto y muy separado, su vasto territorio y sus largas fronteras terrestres.

La Guerra Ruso-japonesa fue una confrontación de ambos países por el control del mar. Para ganar, cada lado necesitaba este control. Los rusos no habían librado ninguna contienda naval con participación de buques capitales desde la guerra con Crimea. Sus desventajas geográficas y logísticas ya habían sido notadas. Habían dedicado muy poca atención al alistamiento operacional de la armada. Aun antes de la derrota de Tsushima, los mismos rusos decían: "Debido a la debilidad de nuestra flota y, sobre todo, a nuestra ignorancia en asuntos navales, estamos expuestos al riesgo de ser finalmente derrotados en esta guerra y forzados a aceptar una paz humillante".

El poder naval ruso no había sido reconstruido cuando en 1914 se inició la Guerra Mundial. En consecuencia, no estaba preparado para conducir operaciones ofensivas a gran escala. Al finalizar la II Guerra Mundial, los proponentes del poder naval ruso retuvieron considerable influencia dentro de la estructura militar soviética, destacaba el almirante Sergei Gorshkov, forjador e impulsor de la marina soviética, aun cuando la marina desempeñó un pequeño rol en la derrota de Alemania.

En 1945 los rusos abandonaron el concepto del acorazado como principal unidad de flota. Sin embargo, completaron cierto número de cruceros y los colocaron en servicio en la segunda mitad de la década de los años 50. También comenzaron un amplio programa de construcción de submarinos que resultó en la más grande flota de submarinos en el mundo, tanto convencionales como nucleares.

La evidencia de que los líderes rusos dudaban de la utilidad de grandes unidades de superficie se manifestó cuando el premier Krushev, en 1956, caracterizó el crucero como adecuado sólo para trasladar diplomáticos. En julio de 1962 condujeron con todo éxito su primer lanzamiento submarino de misiles.

El impacto de la crisis cubana de misiles, en 1962, sobre el rol de la armada rusa es incierto, pero es posible que haya sido una lección sobre el valor de las fuerzas convencionales. Cuba presentó una situación en la cual los soviéticos fueron incapaces de enfrentarse en el mar con éxito en un conflicto no nuclear limitado, porque no contaban con la capacidad necesaria. Por esta razón, es probable que pusieran un énfasis renovado en los aspectos más convencionales del poder naval.

Durante la Guerra Fría, la marina soviética expandió considerablemente sus operaciones internacionales, particularmente en el Mediterráneo donde el conflicto árabe israelí proporcionó un gran fundamento y justificación de su presencia.

Pretendieron proyectar su poder naval construyendo algunos portaviones, pero no se pudieron comparar ni en número ni capacidades a los de la flota de EE.UU. de N.A., así quisieron cambiar sus capacidades defensivas en ofensivas, intentando demostrar que el Kremlin estaba determinado a extender su alcance global disputando el dominio del mar con Estados Unidos, lo que nunca alcanzaron.

La gran desventaja que tenían en una situación de emergencia era que los buques

que no estuviesen ya en la mar, nunca podrían alcanzarla. Con la excepción de la base de la flota del Norte, cerca de Múrmansk, las bases principales de las otras flotas están situadas en posiciones dificiles. Unos pocos centenares de minas bien colocadas en el Scattegat y en los Dardanelos servirían para embotellar a las flotas del Báltico y del Mar Negro. Por otra parte, siendo sus accesos al mar de poco fondo y, a menudo, cerrados por los hielos, el cuartel general de la flota del Pacífico en Vladivostok, situada en el mar del Japón, que tiene solamente cuatro angostos estrechos abiertos al Pacifico, era relativamente fácil mantenerlo bajo vigilancia.

En su estilo y propósitos, la expansión naval soviética pudiera casi haberse inspirado en la profética obra del estratega naval americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), quien mantenía que el poder naval es esencial para el bienestar económico de una nación y, además, un prestigio político. El acercamiento de Rusia al mar, por otra parte, no se limitó a construir buques de guerra. Se preocuparon en crear una flota mercante y pesquera de importancia.

La marina soviética apoyó su política exterior de enfatizar el prestigio y poder internacional de su país manteniendo una "presencia naval" en el extranjero y conduciendo travesías y ejercicios (presencia naval en el mar Mediterráneo y el Océano Índico, ejercicios de flota y recorridos distantes, visitas a Cuba). "Quien controla las comunicaciones marítimas, controla su destino; el amo del mar es el amo de la situación". Bárbara W. Tuchman: *The Guns Of August*. (1962). Esto no pudo ser conseguido por la Unión Soviética.

La Unión Soviética desarrolló una marina moderna con buques, equipos y sistemas de armas de último diseño. La tecnología avanzada fue balanceada con riguroso entrenamiento progresivo. El resultado fue una flota de primera clase que compitió favorablemente con la marina norteamericana en todos los aspectos, excepto en la aviación con base en portaviones.

Finalmente, al caer el muro de Berlín el 11 de Noviembre de 1989, y con la caída de Gorbachov el 25 de Diciembre de 1991 acaban 74 años de la Unión Soviética y empieza su declive como superpotencia política, económica y militar, tratando de proyectar su poder sin resultado, con excesivos gastos en defensa desviando recursos productivos, su marina hoy ya no es una potencia marítima. Actualmente entre la Federación Rusa y Crimea se disputan la propiedad de algunas unidades navales. En una visita que tuve la oportunidad de hacer en el mes de Julio del 2004 a San Petersburgo (ex-Leningrado) en uno de sus hermosos parques pude observar de paseo unos marineros de la marina rusa de aspecto poco disciplinado, mal uniformados y todos con calzados diferentes.

Comentarios Finales

Hoy es indiscutible la supremacía del poder naval de los EE.UU. de N.A., con sus poderosas y modernas flotas, que proyectan su poder a los océanos del mundo, Disuaden cuando es necesario, controlan áreas del mar específicas por el

tiempo requerido donde aparezcan crisis y muestran su bandera (presencia naval) en su rol como potencia mundial, política y económica, lo que le permite disponer de ingentes recursos para desarrollar y mantener su aparato militar.

Poseen la mayor flota del mundo de los más sofisticados y poderosos portaviones. Desde su advenimiento con el legendario USS *Langley* en 1922 a la fecha han diseñado y construido 77 portaviones, aparte de 61 de escolta, siendo la más grandiosa arma jamas creada.

Durante la Segunda Guerra Mundial, su potencial económico, les permitió desarrollar un gigantesco programa de construcción de porta aviones de 1943 a 1946, diseñando y construyendo 23, fue la clase Essex de 33.000 toneladas de desplazamiento, catorce de ellos entraron en acción. Posteriormente muchos de ellos fueron modificados con la cubierta en ángulo, participando en los conflictos de Corea y Vietnam.

El almirante Yamamoto expresó sus temores, "de no despertar al gigante", conocía el potencial de los EE. UU. y no le faltó razón. Comenzaron las hostilidades con 8 portaviones, terminaron con 95 (61 de escolta) fueron hundidos 10. Japón empezó con 10, construyó 12 y terminó con 2. Se conoció a los EE. UU. Como el "arsenal de la democracia". Fue impresionante el programa de construcciones navales, destacando los 2710 buques mercantes de la clase *Liberty* de 7.200 toneladas, a esto se denominó construcción en masa, uno de ellos se construyó en un tiempo récord de 4 días y 15 horas, normalmente tardaban 60 días, de los famosos LST de desembarco fueron 1040, LSM 539, varios miles más pequeños para transporte de tropa y vehículos La lista es grande si consideramos los acorazados, cruceros, destructores y submarinos que construyeron.

Con el control del mar que disfrutaron los aliados transportaron a través del Pacífico y Atlántico millones de tropas, armamento, municiones y aviones con esta impresionante armada.

"Where Are The Carriers" (Dónde están los portaviones), ha sido muchas veces la pregunta de muchos presidentes de los Estados Unidos desde Franklin Roosevelt, el 7 de diciembre de 1941 hasta nuestros días cuando surge alguna crisis en el mundo que compromete sus intereses. Es muy probable también que el almirante Yamamoto después del ataque por sorpresa a Pearl Harbor también se hiciera esa pregunta.

Hoy en sus inventarios disponen de 12 portaviones, 10 nucleares, y 2 con propulsión convencional, el USS *Kitty Hawk* y el USS *John Kennedy*. Entre los nucleares tienen el USS *Enterprise* (1961) y 9 de la clase *Nimitz*. Programan que entre en servicio el último de estos, en diciembre del 2008 y será el CVN-77 USS *George Bush* . El costo de estos buques bordea los 5 billones de dólares sin el ala aérea. El ciclo de vida de sus reactores nucleares es de 15 años y su carga de combustible les permite navegar entre 800.000 a 1.000.000 millas. Sus reservas de gasolina de aviación alcanza para que sus aviones y helicópteros operen 16 días sin interrupción. Todos estos buques se construyen en un solo astillero, el de Newport News Shipbuilding en el Estado de Virginia, cerca de Norfolk;

recientemente éste astillero ha ganado un contrato con el gobierno por 161 millones de dólares por investigación y desarrollo para la próxima generación de portaviones que será la clase CVNX y se vislumbra construir 10, uno cada 5 años, el primero estaría en servicio el año 2013.

Es importante señalar que en el resto de marinas del mundo existen 10 portaviones muy inferiores en tamaño, capacidades y adelantos tecnológicos: Inglaterra 3 (tienen proyectado construir 2 de la clase Queen Elizabeth de 60.000 toneladas que reemplazarían a los antiguos *Ark Royal Invencible* e *Illustrious* de 16.800 toneladas que ya tienen 30 años de servicios) Italia 2, España 1, Francia 1, Brasil 1, India 1 y Rusia 1.

Estas fortalezas flotantes operan en los denominados "Carrier Battle Group", concepción táctica estratégica que representa una importante fuerza militar disponible en tiempo de crisis y conflicto, también ejercen la misión de presencia naval, indudable símbolo del compromiso global que ejerce esta potencia en el mundo.

Según las necesidades estos grupos de combate están constituidos, además del portaviones, por la cantidad que requiere la situación de los más modernos buques de superficie: cruceros clase *Ticonderoga*, destructores clase *Arleigh Burke* y *Spruance* y fragatas clase *Oliver Hazard Perry*, y así como también submarinos de ataque nucleares y fuerzas anfibias con buques de la clase LHA *Tarawa* o LHD *Wasp* y los necesarios buques de apoyo logístico.

Tal vez la primacía del poder naval de EE. UU. dure otros 100 años, en que este país siga liderando el mundo como superpotencia, todo dependerá de cómo evolucionen los acontecimientos. Las naciones proyectan su poder militar según sus recursos económicos, pero el alto costo del mantenimiento y operación de la Supremacía Militar, pueden precipitar la decadencia del país, como ha ocurrido en la historia. Podrá emerger como potencia China y así también crearse alianzas poderosas, el paso del tiempo lo dirá.

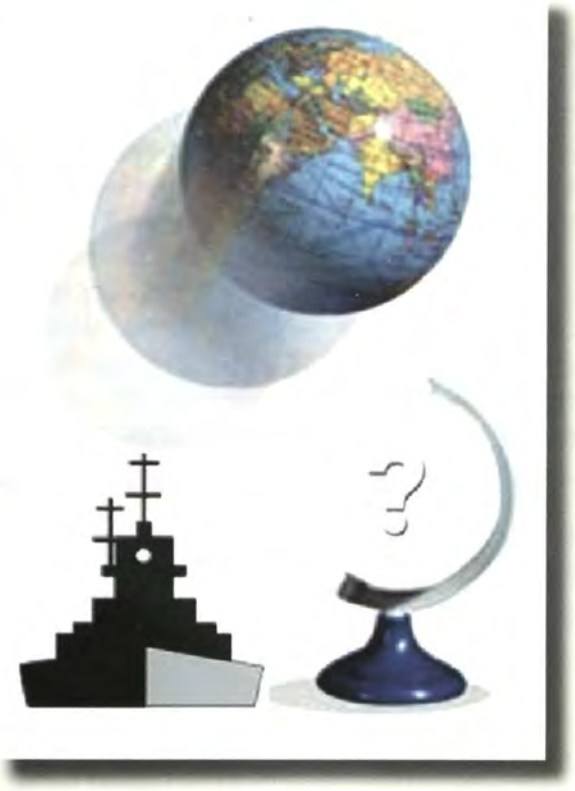
Para comprender totalmente el rol vital que el poder naval puede jugar en la política exterior de un país basta observar el hecho de que más del 90 por ciento del comercio mundial es transportado por vía marítima, y casi el 70 por ciento de su población vive dentro de las 30 millas de costa. El nexo entre poder naval y política exterior no es nuevo. En los primeros tiempos, las grandes potencias acostumbraban enviar cañoneras a lo largo de ríos pertenecientes a estados sobre los cuales pretendían influenciar; ahora la presencia de buques de guerra en puertos extranjeros sirve como vehículo de influencia y prestigio internacional.

Efectivamente, en periodos de crisis o tensión, la simple operación de una fuerza naval moderna puede indicar la actitud y grado de interés de su potencia patrocinadora. Un buque de guerra, al igual que una embajada de país extranjero, es parte del territorio soberano, y sirve para simbolizar y robustecer la imagen del estado al cual representa. El hecho de que pueda desplazarse libremente les concede su calidad única de instrumento de diplomacia internacional.

Actualmente, el poder naval representa nuevas dimensiones del poder destructivo,

transporte distante de grandes cantidades de mercancías, comercio mundial sin restricciones a través de los mares, compromisos y alianzas expansivas internacionales, así como control de los mares en áreas específicas donde la fuerza dominante puede realmente influenciar en cualquier momento dado.

El progreso económico del mundo, tal como se ha señalado tantas veces, depende en gran parte del libre intercambio de productos y materias primas usando el mar. Sin progreso económico no progresará la humanidad. Quiero concluir con una expresión que alguna vez hizo a un joven estudiante en 1953 ese gran Estadista, historiador y premio Nobel de literatura que fue Winston Churchill; "Estudien historia, estudien historia, en la historia se encuentran todos los secretos del arte de gobernar". De esto derivan las sabias interpretaciones de las lecciones de la historia para no cometer errores o aplicar sus enseñanzas para tener éxito. Allí el énfasis que se debe poner en su conciente aprendizaje y enseñanza.



Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo Orden Mundial*

CAPITÁN DE NAVÍO JASÓN SAAVEDRA PAREDES

* Artículo que ha ocupado el primer puesto en el concurso en conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina* Área Estrategia Naval.

"Es caro crear y mantener una Armada, pero el no tenerla cuando se la necesita puede resultar mucho más caro"[1]

El título de nuestro encargo estratégico nos sugiere, por un lado, "el nuevo orden mundial" como eje para ensayar la estrategia que pretendan las potencias navales medianas y, por otro, dos niveles de abstracción para encarar el análisis: el estratégico que alcanza la más alta conducción de una nación y que es el que tendrá que definir la posición de ésta frente a una consideración tan dialéctica como el nuevo orden mundial y el operacional (descendiendo al táctico) que es propio del ámbito naval y será un necesario e indispensable complemento en la estrategia para el diseño, la construcción y el empleo de su armada.

Para abordar el tema con abstracción política considero necesario hacer algunas precisiones y definiciones sobre estrategia, a fin de establecer el marco conceptual que nos acompañará el resto del ensayo. También será pertinente referirme al "nuevo orden mundial" para analizarlo brevemente en el marco del idealismo y el realismo políticos, teniendo en cuenta que la estrategia transita obligadamente entre estos dos paradigmas de las relaciones internacionales y que estas corrientes de pensamiento proporcionan una herramienta importante para el análisis e intuición de lectores, estudiosos y estadistas. Igualmente abordaré aquellos aspectos que influyen transversalmente en las relaciones internacionales como la supranacionalidad y la transnacionalidad que han relativizado la soberanía, debilitando el ortodoxo concepto del Estado - Nación westfaliano.

Asimismo, descendiendo a una perspectiva operacional, será imprescindible considerar los aspectos del entorno global y regional que, a la luz del nuevo orden mundial, tendrían que ser tomados en cuenta por las potencias medianas en sus concepciones estratégicas navales, para lo cual los enunciaré complementados del comentario pertinente orientado al tema naval que nos ocupa.

Con este marco conceptual progresaré en el análisis para abordar lo táctico y de manera muy general enunciar algunas de las tareas que pueden asignarse a las armadas de potencias medianas, así como las capacidades operativas que estas requieren para su cumplimiento, para, finalmente, sugerir a manera de contribución académica, algunas orientaciones estratégicas que podrían seguir las medianas potencias, como una enfilación referencial en la concepción de su estrategia naval.

Precisiones conceptuales sobre estrategia

Contrario a lo que mucha gente piensa, la estrategia – en su más pura acepción - no es exclusiva del dominio mili-

1 Esta frase, tomada de la obra *Las Armadas y la Política Exterior* de Ken Booth, sugiere el concepto de oportunidad que se requiere en toda estrategia naval.

tar, lo trasciende y para su concepción y aplicación se eleva al más alto nivel de la conducción nacional, el nivel político. Asimismo, su ejercicio y aplicación no son exclusivos de los enfrentamientos bélicos, estos se dan en todo tiempo pues, como sabemos, el conflicto ha sido y es la condición normal y permanente de las relaciones internacionales.

El Contralmirante Pertusio en su libro *Estrategia Operacional* nos refiere: *"La estrategia, tal como la define el General Beaufre, identifica voluntades en pugna en un comportamiento dialéctico y que a través de la manipulación del poder procuran lograr el mayor grado de libertad de acción para imponer su voluntad."*

Por su parte Frischknecht, Lanzarini y otros en *Lógica, Teoría y Practica de la Estrategia* nos alcanzan la siguiente definición: *"La conducción estratégica se caracteriza por su racionalidad interdependiente, que busca libertad de acción mediante la dialéctica de voluntades en situación de incertidumbre"*.

La Estrategia es, pues, un acto dialéctico, que al ejercerse en el ámbito de las ideas e intenciones, enfrenta voluntades más que fuerzas, fines antes que medios; la estrategia es la orientación y conducción general del poder en todas sus acepciones (político, económico, militar, etc.). Corresponde al nivel político la concepción de su empleo y a los niveles subordinados –incluido el militar– les corresponde el diseño y la aplicación del poder (militar para nuestro caso)[2], en lo que se



denomina la Estrategia Operacional y la Táctica, respectivamente.

De esta forma la conducción del conflicto transita los tres niveles y para pasar del ámbito de las ideas (Gran Estrategia) al de la Acción (Táctica) utiliza el nivel Operacional, que justamente vincula los otros dos como una suerte de interfase para asegurarse que las concepciones políticas (abstractas y elevadas generalmente), se operacionalicen adecuadamente y lleguen al nivel de la acción convertidas en objetivos pragmáticos sin desvirtuar la esencia de su concepción y, también, cuando sea necesario y pertinente, reque-

2 Pudiendo ser también económico, diplomático, sicosocial, etc.

rir la aclaración o asesorar respectivamente, al nivel político.

El nuevo orden mundial

El inicio de lo que hoy llamamos El Nuevo Orden Mundial está marcado en la historia con la caída del muro de Berlín. Ese acontecimiento siendo de origen económico, porque determinó el triunfo del capitalismo liberal sobre el socialismo es, sin embargo, eminentemente político, porque marcó un cambio radical en las relaciones y la distribución del poder entre estados.

Pero este nuevo orden, que todavía no termina de acomodarse, no se inicia el 9 de noviembre de 1989, comienza a gestarse a principios de los años 80 con la globalización, fenómeno que además de integrar las economías del mundo –a través del comercio y los flujos financieros– hizo lo propio con los estados y consecuentemente abarcó aspectos tecnológicos, culturales, políticos, ambientales y militares; asimismo, en el ordenamiento jurídico internacional, fortaleció los conceptos de supranacionalidad y transnacionalidad, que se sumaron al de internacionalidad que hasta entonces regulaba las relaciones entre las naciones.

En este contexto de integración global, la supranacionalidad ha consolidado el idealismo político[3], que promueve la fundación de instituciones con autoridad por encima de los estados[4] y un sistema de seguridad para garantizar la paz y con



3 Paradigma de las relaciones internacionales que se articula en torno a la armonía, la cooperación y la solución pacífica de controversias y tiene como contraparte al realismo político, que lo hace en función del balance de poder, como argumento para evitar el conflicto.

4 Que operan en el ámbito mundial (ONU) o regional (OEA) y pueden ser de carácter político (como los mencionados), económico (FMI) o de seguridad (OTAN,TIAR).

trolar el conflicto. Este sistema basado en el principio de la "seguridad cooperativa", ha creado mecanismos legales vinculantes, como la mediación y el arbitraje, para resolver los conflictos entre naciones y considera que una agresión a cualquier estado miembro del mismo, será asumida como tal por la comunidad internacional en su conjunto.

Por su parte la transnacionalidad, influyente tendencia, ha agregado al contexto global una diversidad de actores "transnacionales", cuya organización y pertenencia no es exclusiva de un estado-nación. Por ejemplo: empresas, bancos, organizaciones no gubernamentales, calificadoras de riesgo, y también grupos terroristas, criminales organizados, narcotraficantes, etc.

Todas estas consideraciones que vienen aparejadas con el nuevo orden mundial, desafían transversalmente el significado convencional de Estado-Nación, acuñado a raíz de la Paz de Westfalia[5], relativizando el concepto de soberanía esgrimido hasta entonces e incorporando nuevos términos como autonomía y libertad de acción, al idioma estratégico de las naciones. Igualmente evidencian singulares aspectos del entorno que enunciamos y comentamos brevemente a continuación.

Aspectos de entorno global y regional a tomar en cuenta

Atendiendo el alcance general de nuestro estudio, no es posible construir y referirnos a una "trama estratégica"[6] en particular. Siendo la estrategia de cada país un tema propio, no podemos abundar en especificidades pues cada caso será singular; sin embargo, en el marco de un análisis genérico como este, podemos identificar algunos aspectos del entorno global y regional- referidos al tema que



5 Desde la Paz de Westfalia el Estado ocupó el rol de actor central ejerciendo soberania plena (económica, política, jurídica) tanto en el ámbito interno como en el externo.

6 La trama estratégica está referida al acomodo de actores sobre un escenario, con intereses que los vinculan y determinan entre ellos relaciones cooperativas o competitivas.

nos ocupa - que afectan a todos los estado ribereños en mayor o menor medida. Los enunciamos y comentamos brevemente a continuación, pues consideramos deberán ser valorados por cada potencia, según su propia visión del escenario estratégico en el que se pretenda empeñar:

1. *La unipolaridad militar de los Estados Unidos de América,* producto del fin de la guerra fría y el absoluto poder y libertad de acción que esta situación le otorga en el contexto internacional, inclusive para transgredir las leyes y derechos universales promovidos con la supranacionalidad.
2. El consecuente *debilitamiento de la Ley Internacional* por parte de las grandes potencias, situación que vulnera los principios fundamentales del idealismo político y afecta el ordenamiento jurídico, que debería ser un respaldo para las estrategias de las medianas potencias ante la abrumadora superioridad de aquellas.
3. *La multipolaridad económica* cuya hegemonía no se establece definitivamente y es disputada entre algunas potencias o bloques económicos como Estados Unidos, la Unión Europea, Japón, Alemania, China, etc., siendo previsible que en el futuro se sumen otras economías emergentes como India y Brasil (de interés para nuestro análisis regional), con las posibilidades comerciales que todas ellas ofrecen.
4. La nueva política de defensa y seguridad norteamericana que pretende el apoyo del mundo occidental en su "cruzada" frente al extremismo musulmán con el que ha establecido un conflicto de cuarta generación (asimétrico) y tiende a "policializar" las tareas de las Fuerzas Armadas Sudamericanas, limitándolas únicamente a roles modernamente llamados "constabulares" para enfrentar las llamadas "nuevas amenazas".
5. *China como gran actor en el contexto internacional,* con un rápido ascenso que trasciende lo económico y que viene acompañado un poco más lejos por la India; ambos países ubicados en el continente asiático, con la particularidad estratégica de su gran densidad demográfica y necesidad de recursos.
6. *La Ley del Mar* materializada en la Convención de Montego Bay, que establece un régimen internacional para las aguas soberanas, jurisdiccionales y la alta mar, el mismo que ha generado disputas en cuanto a límites marítimos y soberanías entre los estados.
7. *La prevista explotación del lecho marino,* incluso más allá de la plataforma continental, para extraer recursos naturales como el petróleo, el gas, los nódulos polimetálicos, etc.
8. La explotación organizada de los recursos pesqueros en el mar, por la condición migratoria de la mayoría de las especies, que requiere el establecimiento de cuotas de captura equitativas para asegurar la renovación de las especies; considerando, además, que estos intereses atraerán flotas pesqueras foráneas sobre las costas de países ricos en este recurso.
9. *La pronosticada escasez de agua en el mundo.* Situación que para nuestro caso tiene una doble connotación: por un lado global, al encontrarse en Sudamérica las grandes reservas de agua

dulce del mundo y compartir nuestro país con Brasil una respetable proporción de estas[7] y de otro lado, la connotación regional debido a la necesidad de agua al norte de Chile y la cercanía de esta árida región a la cuenca del Titicaca, situación que podría generar un conflicto futuro.

10. *El calentamiento global, la depredación y contaminación del planeta,* cuyas dos terceras partes están cubiertas por el mar y aguas interiores, amenazas que obligan ecológicamente a la humanidad en general, pero en particular a los países ribereños que estén en condiciones de asumir tal facultad.
11. *El narcotráfico,* que utiliza cada vez más la vía marítima, flagelo que nos afecta directamente, nos resta posibilidades de desarrollo y de presentarnos como socios preferentes en la región ante cualquier potencia o coalición; y muchas veces establece antagonismos con éstas en la implantación de políticas para su erradicación.
12. *El crimen organizado, que utiliza la vía marítima o fluvial,* y se materializa en la piratería y el contrabando.

Estas consideraciones, entre otras, deberán ser tomados en cuenta por las potencias medianas en sus concepciones estratégicas navales, pues como vemos retienen antiguos roles y sugieren otros nuevos para las armadas en el actual contexto.

Viejos y nuevos roles para las Armadas

Los viejos y nuevos roles para las armadas transitan paralelos y en correspondencia con los niveles del conflicto, desde la paz perfecta hasta la guerra total[8], recalcando que en el cumplimiento de estos roles, las armadas siempre serán un instrumento valioso para la política exterior del estado, incluso en la guerra misma que *"...es la continuación de la política por otros medios"*, citando a Clausewitz.

Los roles tradicionales para las Armadas estarán siempre referidos al ámbito bélico en el que se desarrollan y, dentro del mismo, a las operaciones navales para la disputa y obtención del "control del mar", como un medio para los fines ulteriores que él persigue: el control de las comunicaciones marítimas y la proyección del poder contra la costa.

Por su parte, los aspectos del escenario global y regional que acabamos de revisar, proponen naturalmente algunos nuevos y otros desempolvados roles para las armadas frente al llamado nuevo orden mundial, tareas que corresponden a su responsabilidad como autoridad marítima y son de capacidad o competencia guardacostas[9] y consecuentemente su ejecución se circunscribirá principalmente al tiempo de paz.

---

7 Nos referimos principalmente a la cuenca del Río Amazonas.

8 Pasando por la persuasión, el engaño o diversión, la crisis o coacción y el acto de fuerza, clasificación de Guillermo Delamer en *Estrategia*.

9 Los llamamos guardacostas que nos parece lo propio, a diferencia de algunos autores como Geoffrey Till y Ken Booth, por ejemplo, que los llaman roles policiales.

Pero no hay que olvidar que la paz perfecta o eterna es utópica: *"El conflicto es el estado natural y no el patológico de las relaciones humanas*[10]"; por otro lado, el nuevo orden mundial proscribe la guerra con la aplicación del idealismo político que, como vimos, impone la supranacionalidad para controlarla. Lo cierto es que el realismo político nos llevará por una derrota entre estos extremos, siempre viviremos enfrentando los distintos niveles del conflicto, escalando o desescalando en ellos. Éste ha sido probado por la historia, mientras que aquel tiene pendiente el cargo de la prueba. Esta situación evidencia quizá el rol más importante de las armadas en este nuevo orden: "la disuasión", de la cual nos ocuparemos más adelante.



Es así que en periodos de paz o tensión[11] los nuevos o desempolvados roles para las armadas serían, entre otros, los siguientes:

1. Asegurar la soberanía en su dominio marítimo desde las aguas interiores hasta las fronteras marítimas y la alta mar.
2. Disuadir a potencias extranjeras para modificar su visión del conflicto, adecuándolo a los intereses de su política exterior[12].
3. Contribuir a la capacidad de su país para negociar con mayor libertad de acción.
4. Proteger los intereses nacionales más allá de sus fronteras marítimas o terrestres.
5. Lograr interoperatividad con otras armadas para integrar coaliciones regionales y globales en el marco de la seguridad cooperativa.

10 Frase tomada del la obra *La Estrategia del Conflicto* (1964) de Thomas Schelling, que, por adaptación, sugiere la naturaleza permanente del conflicto en las relaciones internacionales, situación que abre paso a la estrategia.

11 Léase la escalada o desescalada en los distintos niveles del conflicto sin llegar a la guerra.

12 Portando mensajes "con la espada" en esta dialéctica de voluntades en conflicto.

6. Apoyar a los organismos supranacionales en hacer cumplir la Ley Internacional conformando misiones de paz.
7. Mantener y mejorar el prestigio de su país para mostrarse ante sus pares como un socio respetable en la región y contribuir a colocarlo en la coalición apropiada, mientras se progresa estratégicamente en lo individual[13].
8. Lograr prestigio internacional para mostrarse como el socio preferente de la región ante las grandes potencias o alianzas, para asegurar roles importantes en materia de seguridad, obtener cierto nivel de autonomía y un adecuado grado de libertad de acción que trascienda el ámbito regional[14].
9. Vigilar y garantizar la explotación de los recursos naturales en forma ordenada y sostenible, tanto en las aguas como en el lecho marino en cumplimiento a la ley, los tratados internacionales y los intereses marítimos de su nación[15].
10. Controlar el tráfico marítimo para combatir el narcotráfico, el contrabando, la piratería y la delincuencia organizada que opera por vía marítima, fluvial y costera.
11. Garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y el control de la contaminación, en cumplimiento a los convenios internacionales suscritos para tales fines.
12. Proyectar ante el mundo la imagen, prestigio y cultura de su país y de ella misma.

Las capacidades

Los antiguos y nuevos roles son diversos y como tales requieren múltiples capacidades operativas (COR)[16] para cumplirlos. Las COR para los roles tradicionales corresponden por diseño y están distribuidas en las unidades de superficie, submarinas, aeronavales, de infantería de marina y fuerzas especiales. Por su parte, las COR para los nuevos roles tendrán que ser definidas[17] de acuerdo a cada estrategia en particular y agregadas unas a las unidades guardacostas y otras a las unidades tipo, siendo del caso mencionar que, por sus características, las que mejor se prestan para asumirlas son las unidades de superficie y aeronavales (preferentemente embarcadas).

Lo ideal será diseñar y construir una Armada en la que todos sus medios, en mayor o menor medida, le otorguen COR equilibradas que permitan realizar operaciones navales para enfrentar una gama de contingencias tan amplia como sea posible con prontitud, flexibilidad, proporcionalidad, capacidad disuasiva y aumento gradual de la fuerza cuando sea necesario.

---

13 Este rol tendrá que ejecutarse en forma conjunta logrando interoperatividad (Marina, Ejercito y Fuerza Aérea).
14 Ibídem.
15 Incluye recursos renovables (pesqueros), agotables (mineros)
16 El concepto de lo que en nuestra doctrina llamamos COR (Capacidades Operativas Requeridas)
17 Algunas ya lo están y las poseen las unidades guardacostas.

Orientaciones estratégicas sugeridas

Frischknecht, Lanzarini y otros refiriéndose a la conducción estratégica definen: *"El conflicto es un conjunto de actores con intereses que los vinculan mediante relaciones de identificación (cooperación o competencia), poder y fuerza sobre un escenario con ciertas reglas de juego".*

Esta definición nos da una idea de lo incierto que sería sugerir una estrategia para las potencias navales medianas, pues la visión del conflicto será única en cada caso particular y la concepción y dirección estratégica dependerán no solamente de sus intenciones, posibilidades e intereses, sino de la racionalidad de los gobernantes de turno de cada país con que se vincule en el conflicto.



Cada país tendrá que definir los escenarios, la diversidad de actores, analizar la racionalidad de cada uno y su estructura de Intereses (fines y medios) a empeñar o negociar; decidir las coaliciones, etc.; en suma, configurar su propia estrategia. Por tanto, en este difícil cometido solo nos queda sugerir algunas orientaciones que las potencias medianas podrán o no, considerar en su concepción y diseño:

1. Cualquier estrategia naval implicará, como condición *sine qua non,* el desarrollo de una conciencia marítima tanto en la clase gobernante como en la población, que forje la voluntad de apoyar una política naval de desarrollo y defensa perdurable al paso del tiempo y los gobiernos de turno. La estrategia se legitimará con el consentimiento de la población cuando ésta la perciba como beneficiosa y legal[18].
2. Una potencia mediana que se precie de serlo, no deberá permitir la declinación de las misiones navales tradicionales resignándose a los roles policiales o "constabulares", pues si lo hace no tendrá liberta de acción, perderá autonomía y pondrá en riesgo su soberanía.
3. Los altos mandos navales deberán utilizar su "valor político"[19] para contribuir al pensamiento estratégico, proponiendo los intereses marítimos de su

18 Tal como lo precisa Clausewitz, la política nacional *"puede considerarse como representante de los intereses de la sociedad entera"*; y como sentencia Luttwak *"la conducción estratégica nacional es pues responsable de elegir objetivos que compatibilicen la coalición interna con la maniobra externa".*

19 Concepto que acuña Alfred Mahan para referirse a la capacidad que debe tener un oficial de alta graduación para interactuar adecuadamente con el nivel político, con la debida abstracción estratégica.

nación y asesorando al nivel político en cuán útil resulta la armada como instrumento de la política exterior del estado, en todo tiempo y más allá de sus fronteras.

4. Además de las consideraciones estratégicas del entorno, los roles viejos, nuevos y las COR, para el diseño de la armada se deberá tomar en cuenta la conjunción de las Fuerzas Armadas, no solo porque la guerra es conjunta –tal como la historia se ha encargado de demostrar[20]– sino también porque con ello se evitará duplicar capacidades y se reducirán presupuestos. Para nuestro caso particular el criterio de conjunción tiene que ser utilizado indefectiblemente, más aún ahora que los presupuestos limitados nos han llevado a manejar el concepto del Núcleo Básico Eficaz. El diseño de este núcleo debe ser bien meditado sobre una concepción operacional conjunta y debe ser una sólida base sobre la que se construya la periferia que el concepto de núcleo lleva implícita; y que estimo se hará en el futuro cuando los presupuestos vayan mejorando.
5. Para sustentar ante el poder político el diseño, construcción, adquisición de los medios navales y lograr financiamiento para los programas de defensa, será conveniente utilizar el "planeamiento por capacidades", pues éste ofrece argumentos más convincentes ante la opinión pública y el nivel estratégico, debiendo reservar el "planeamiento por amenazas" al operacional y niveles subordinados.
6. *"...El propósito inmediato de la estrategia marítima es disputar el control de mar"*[21]. Con esta frase el profesor Geofrey Till se refiere, sin duda, a un enfoque operacional para tiempos de guerra; sin embargo, los modernos roles que impone el nuevo orden mundial a las armadas hacen extensivo este concepto –aunque con distintos matices operacionales– a los tiempos de paz, pues en ellos también se hace indispensable el ejercicio del "control del mar".

Colofón

El nuevo orden mundial promueve la paz y pretende organizar a las naciones para neutralizar la guerra[22] y enfrentar cooperativamente las llamadas nuevas amenazas. Esta situación nos llevaría a pensar que cada vez será más difícil la ocurrencia de guerras en el mundo y ojala así sea, lo cierto es que este nuevo orden no ha podido erradicar el conflicto que es inherente a la naturaleza humana. El viejo orden regional, por su parte, mantiene situaciones no resueltas e intereses excluyentes que pueden generar conflictos. Procediendo con realismo político estas

20 La definición siempre la logra el ejército en tierra y lo que la armada y la aviación pueden hacer será contribuyente a ésta . Además, hoy la aviación puede hacer bastante por la armada sobre el mar.

21 Till, Geoffrey, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales. Argentina. 1988. p 31.

22 Que está proscrita por la carta de las Naciones Unidas, pero que es tan antigua como la humanidad.

situaciones hacen suponer que –en el mejor de los casos– prevalecerán los conflictos de baja intensidad o focalizados y las crisis (en diferentes niveles) que originen los intereses que los estados no estén dispuestos a ceder o compartir.

Se requerirá entonces la disuasión. Recordemos que la estrategia enfrenta voluntades más que fuerzas, fines antes que medios; lo que busca no es la utilización de la fuerza, sino su empleo potencial y es ahí donde las armadas aportan significativamente a las estrategias, porque pueden proyectar la disuasión más allá de sus fronteras marítimas e incluso terrestres, tarea que por cierto les es exclusiva. "Cuanto más cerca llegue una armada a la postura ideal de ser capaz de responder a todo nivel o todo tipo de amenaza, en cualquier tiempo y lugar, mejor será la disuasión que provee[24].

Manteniendo la singularidad y estando en condiciones de disuadir o dar cuenta de cualquier amenaza por uno mismo, el estratega tendrá que ser lo suficientemente realista para no pecar en la ingenuidad y lo necesariamente idealista para no caer en la crueldad.

24 Till Geoffrey, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales. 1988, p 238.

BIBLIOGRAFIA:

Booth, Ken, *Las Armadas y la Política Exterior,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1980.

Castex, Raul, *Teorías Estratégicas,* Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1938.

Corbett, Julian, *Algunos Principios de Estrategia Marítima,* Lima, Escuela Superior de Guerra, 1997.

Delamer, Guillermo, R., *Estrategia,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

Frischknecht, Lanzarini y otros, *Lógica, Teoría y Práctica de la Estrategia,* Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra de la Armada Argentina, 1994.

Mahan, Alfred, *La Influencia del Poder Naval en la Historia,* Lima, Escuela Superior de Guerra, 1997.

Pertusio, Roberto, L. *Estrategia Operacional,* Buenos Aires,Instituto de Publicaciones Navales,1995.

Pertusio, Roberto, L., *Entre la Guerra y la Paz: ese corto trecho,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1997.

Schelling, Thomas, *La Estrategia del Conflicto,* Madrid, Tecnos,1964

Till Geoffery, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

Estrategia para potencias navales medianas sudamericanas frente al nuevo orden mundial*



CAPITÁN DE NAVÍO RAFAEL ZARIQUIEY NUÑEZ

* Artículo que ha ocupado el segundo puesto en el concurso en conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina*, Área Estrategia Naval.

Introducción

Para proponer una estrategia adecuada para potencias navales medianas, que les permita actuar eficazmente de cara al nuevo orden mundial, en primer lugar será necesario definir qué se entiende por "potencias medianas"; para luego evaluar las amenazas y riesgos que configuran el denominado "nuevo orden mundial". Entonces, una vez desarrollado este marco conceptual será posible derivar las funciones o roles estratégicos que desempeñarán las Armadas, teniendo como referente fundamental la política del estado para la seguridad y defensa, y así configurar una estrategia útil que, acorde con las limitaciones propias de una potencia mediana, sea coherente con las exigencias que plantea el entorno en el ámbito marítimo.

Es necesario puntualizar que el alcance de esta propuesta se circunscribe al espacio sub-regional sudamericano, debido a que, como se verá más adelante, la definición de potencia mediana se refiere a capacidades "relativas" de poder, independientemente del poder definido como un valor absoluto. Esto es, podría considerarse a una determinada Armada europea como una "potencia naval mediana" dentro de su entorno de actuación próximo; y aunque su poderío militar sea claramente mayor que el de cualquiera de las Armadas latinoamericanas, será válido que algunas de ellas sean consideradas como "potencias navales medianas" dentro de su correspondiente ámbito de influencia sub-regional.

Asimismo, al desarrollar el punto referido a las políticas de defensa, nos limitaremos a exponer la importancia de este aspecto en la determinación de la estrategia militar de un estado, sin que esto influya de manera específica en la concepción de la estrategia propuesta, ya que se pretende que ésta sea lo suficientemente general para que sea aplicable a la mayoría de las Armadas de la sub-región sudamericana.

Potencia Naval Mediana

De acuerdo con los conceptos desarrollados por Keohane[1], se define como Gran Potencia a aquel estado cuyos líderes consideran que pueden ejercer en forma independiente, un impacto decisivo en el sistema internacional; una Potencia Secundaria es un estado cuyos líderes consideran que tan solo pueden ejercer un cierto impacto en ese sistema, aunque nunca decisivo; una Potencia Mediana es un estado en el cual sus líderes consideran que no pueden actuar solos con eficacia, aunque sí pueden tener un impacto sistémico en un grupo pequeño o a través de instituciones internacionales; finalmente, una Potencia Pequeña es un estado cuyos líderes consideran que nunca podrán, actuando aislados o en un grupo pequeño, lograr ejercer un impacto significativo en el sistema.

Dicha jerarquía global de potencias

1 Robert O. Keohane, "Lilliputians' Dilemmas: Small States in International Politics", *International Organization*, Vol. 23, No. 2 (Spring, 1969), p. 296.



se refiere al poder relativo entre naciones, considerando en conjunto las diversas dimensiones del poder, más allá del exclusivamente militar. No obstante, es pertinente reconocer la mecánica del poder como un conjunto de "sistemas sobrepuestos de jerarquías globales, regionales y en algunos casos también subregionales que interactúan entre sí"[2]. En este sentido, es posible que algunas potencias regionales puedan ejercer gran influencia en su ámbito geográfico y, sin embargo, ser muy limitada globalmente.

Dentro de este marco conceptual, se entiende que una Potencia Naval Mediana, enfocando las características generales propias de una potencia mediana al entorno de actuación de las Armadas, será aquel estado cuyos líderes consideran que pueden lograr un impacto sistémico en su entorno inmediato a través del empleo operacional de sus fuerzas navales..



El Nuevo Orden Mundial

Los analistas internacionales consideran la caída del muro de Berlín como el hito que marcó el inicio de un "nuevo orden mundial" y simboliza el fin de la llamada Guerra Fría, toda vez que este hecho que materializó la reintegración alemana, es además un antecedente importante de la desintegración de la hasta entonces potencia líder del bloque antagónico de los Estados Unidos y sus aliados, la ex–Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Aun cuando dicha situación produjo efectos significativos en el sistema internacional, en donde se reconoce a los Estados Unidos de América como la potencia hegemónica en términos de poder militar, y por supuesto con gran influencia en aspectos políticos y económicos, debemos considerar que el lamentable atentado terrorista del 11 de setiembre de 2001 es también un suceso de suma relevancia en cuanto a la dimensión militar del poder, toda vez que la amenaza del terrorismo internacional por la incertidumbre generada –sea por lo impredecible de sus acciones, como por la magnitud de sus efec-

2 Detlef Nolte, "Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis", GIGA Working Papers, *GIGA Research Programme: Dynamics of Violence and Security Cooperation*, N° 30, p. 12, October 2006. Descargado el 15 abril del 2007 de www.giga-hamburg.de



tos con repercusiones global– fue capaz de retar a los Estados Unidos de América que, a pesar de su gran poderío militar se vio obligada a dar un giro cualitativo en su estrategia de seguridad nacional, en la que desde entonces se planteó como objetivo principal la lucha contra el terrorismo global.

En cuanto a conflictos armados[3] se refiere, para el año 2004 se encontraban activos 19 conflictos armados en 17 lugares alrededor del mundo, de los cuales 6 se desarrollaban en Asia, 6 en África, 3 en América, 3 en el Medio Oriente y 1 en Europa. Cabe mencionar que durante ese mismo año se alcanzó el menor registro durante el periodo post Guerra Fría 1990-2004. Así mismo, de un total de 57 conflictos en dicho periodo, sólo 4 fueron entre estados: Eritrea–Etiopía (1998–2000); India–Pakistán (1990–1992 y 1996–2003); Iraq–Kuwait (1991); e Irak versus la coalición EE.UU,, el Reino Unido y Australia (2003). Los 53 conflictos restantes ocurrieron en el interior de los estados, relacionados principalmente al control sobre el gobierno (29) o al control del territorio (24).

En la región de las Américas (incluyendo Norte, Centro, Sudamérica y el Caribe), se registraron 6 conflictos armados mayores en el periodo 1990–2004, número que decreció progresivamente desde un pico de 5 conflictos en el primer año de dicho periodo, hasta llegar al periodo 1997–2000, en que solamente se registraron 2 conflictos.

En este entorno convulsionado, donde los conflictos se intentan controlar y resolver por medios pacíficos, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), mantiene actualmente vigentes 17 operaciones de mantenimiento de paz[4] de un total de 60 misiones ejecutadas desde 1948.

Por otro lado, el terrorismo interno no es una amenaza ajena a la sub-región sudamericana, teniendo su principal exponente en las autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), cuyo accionar delictivo afecta la estabilidad de la República de Colombia. Asimismo, existen rezagos de Sendero Luminoso que operan en diferentes partes del Perú, especialmente en las zonas cocaleras del río Huallaga y de los valles de los ríos Ene y Apurímac. En ambos ca-

3 Información tomada del *SIPRI Yearbook 2007: Armaments, Disarmament and International Security*, Stockholm International Peace Research Institute, Descargado el 29 junio del 2007. Disponible en www.yearbook2007.sipri.org

4 De acuerdo a la información del Departamento de Mantenimiento de Paz de la ONU. Disponible en www.un.org/spanish/peace/dpko/

sos, las Armadas de ambos países se encuentran comprometidas en combatir esta amenaza, ciertamente con un nivel mayor de fuerzas de infantería de marina involucradas en el caso particular de Colombia.

Este nuevo orden mundial también se caracteriza por cambios en las dimensiones del poder económico, donde Estados Unidos de América se confronta a la Unión Europea, que se consolida como un bloque económico de primer nivel, a la par de países como China, India y Japón entre otros, serios competidores en el mercado internacional.

Estos son rasgos de la globalización que demuestran los efectos positivos de la llamada mundialización de los mercados, la cual así como genera grandes beneficios para algunos países, tiene efectos perjudiciales en los mercados internos de los países menos competitivos.

Es obvio que la globalización no sólo se refleja en el ámbito político o económico, sino también en el ámbito psicosocial,



lo que se evidencia en la alta movilidad de las personas en el mundo, tráfico de migrantes legales e ilegales que dejan sus países de origen en busca de mejores niveles de bienestar para sus familias, dada la asimetría en los estándares de vida entre países ricos y pobres, países desarrollados y menos desarrollados. Este efecto de la globalización tiene como mecanismo facilitador a la Internet, aplicación de la tecnología que ha "democratizado el conocimiento" y por ende evidenciado las diferencias en lo económico y social.

En general, estas desigualdades tienden a incentivar la desintegración social y a disminuir las formas de acción solidarias o cooperativas, dificultando los procesos de gobernabilidad y de acuerdos políticos. Basta considerar que, según datos del Banco Mundial, "el 10% más rico de los individuos recibe entre el 40% y el 47% del ingreso total en la mayor parte de las sociedades latinoamericanas, mientras que el 20% más pobre, sólo recibe entre el 2% y el 4%"[5].

Otro rasgo del nuevo orden mundial está dado por la creciente influencia sobre los estados, que tienen diversas organizaciones transnacionales; desde las grandes corporaciones que operan legalmente y cuyo producto es, con frecuencia, varias veces mayor que el de algunos países latinoamericanos[6]; hasta el otro extremo, donde las bandas del crimen organizado

5 David de Ferranti, Guillermo E. Perry *et al.*, Reporte del Banco Mundial: *Desigualdad en América Latina y el Caribe: ¿ruptura con la historia?*, Octubre 2003. Descargado el 6 Mayo 2006. Disponible en www.bancomundial.org/publicaciones/

6 De acuerdo con el artículo "Transnacionales, Estados Nación y Derechos Humanos de los pueblos", publicado en www.aprodeh.org.pe/notapress/notas/02jun2003.htm se afirma que "Cada una de las 15 corporaciones globales más ricas del mundo tiene ingresos brutos mayores que los PBI de los 120 países más pobres juntos, con lo que las transnacionales controlan más del 70% del comercio mundial".

y los carteles de la droga contribuyen perversamente con parte importante del flujo monetario de los estados, a través del lavado de activos y la corrupción.

Otro aspecto a tener en cuenta es que el medioambiente se considera más que antes como un bien compartido por todos, que debe ser preservado. En este contexto, el mar es reconocido como fuente de inmensas riquezas, aunque de espaldas a esta tendencia pro ambientalista proliferan, entre otras actividades, la pesca ilegal que por medio de importantes flotas de pesca operando en aguas internacionales, extraen inescrupulosamente recursos hidrobiológicos, o incursionan con cierta frecuencia en aguas de estados ribereños, sin respetar sus derechos internacionalmente reconocidos y menos, respetando su propia legislación nacional, llegando incluso a realizar faenas de pesca de especies en veda o protegidas.



Junto con la pesca ilegal, la piratería constituye hoy otra de las amenazas que si bien no son nuevas, por su frecuencia toman una mayor relevancia, más aún si consideramos que más del 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima[7].

Observamos que los cambios en el entorno internacional y regional han puesto de manifiesto una serie de nuevas amenazas, que aunque siempre estuvieron presentes, hoy tienen una nueva configuración de alcance transnacional, y muchas veces de dimensión global. No obstante, la existencia de las denominadas "nuevas amenazas"[8], aun se presentan periodos de tensión en las relaciones bilaterales, en las que eventualmente se llega al rompimiento de las relaciones diplomáticas. En este aspecto se debe tener en cuenta que "las hipótesis de conflictos interestatales constituyen, aunque con un bajo nivel de probabilidad, un riesgo de conflicto latente en la región"[9].

Roles estratégicos de las Armadas

Del análisis del entorno mundial se pueden vislumbrar los siguientes roles es-

7 Organización Marítima Internacional, "El transporte marítimo internacional: vehiculo del comercio mundial", documento informativo descargado el 29 junio 2007 de www.imo.org

8 Declaración de Bridgetown: Enfoque Multidimensional de la Seguridad Hemisférica.- Los Ministros de Relaciones Exteriores y Jefes de Delegación, reunidos en Bridgetown el 4 de junio de 2002 en ocasión del trigésimo segundo período ordinario de sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, reconocieron que las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio son de naturaleza diversa y alcance multidimensional y que el concepto y enfoque tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales.

9 García Covarrubias Jaime, "Bases para una nueva modalidad estratégica", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16 Nº 1, Enero – Marzo 2001, p. 27. Descargado el 21 abril del 2007 de www.fasoc.cl

tratégicos, comunes a las Armadas de la sub-región sudamericana:

- Defensa del territorio acuático, como labor tradicional de las Armadas para el libre uso de las aguas en el ejercicio de la soberanía del estado.
- Control y vigilancia del el ámbito acuático, para salvaguardar la vida humana en el mar y para evitar la comisión de actividades ilícitas, tales como el tráfico ilegal de drogas, trafico ilegal de personas, piratería, contrabando, terrorismo, contaminación del medio ambiente acuático, pesca ilegal, entre otras.
- Contribución con la política exterior del estado, a través de la participación en operaciones de paz de las Naciones Unidas, ejercicios multinacionales en los ámbitos internacional y regional, e incluso realizar acciones para garantizar los intereses del estado de manera unilateral, o en caso sea considerado, de manera cooperativa en el ámbito sub-regional.
- Contribución con la función social del estado, participando en actividades de apoyo a la población, materializando la presencia del estado en donde no exista otra organización representativa, capacitando laboralmente al personal de marinería que participa en el Servicio Militar, empleando medios en apoyo a la mitigación de desastres, entre otros.

Política del Estado para la Defensa

La política de defensa de un estado "es aquella parte de la política de gobierno destinada a dar dirección a la defensa nacional. Es definida como las normas generales para los cuatro campos de acción en relación a la forma en que se coordinarán y armonizarán los esfuerzos para materializar la defensa nacional"[10].

Este concepto cobra mayor relevancia dentro de la perspectiva actual de la transformación de las relaciones cívico-militares en Sudamérica, donde existe una clara tendencia en los líderes políticos para consolidar la conducción de los asuntos de defensa y seguridad.[11] Es así que se concibe que la política de defensa establezca los objetivos que se pretende lograr, sirviendo de guía para la definición de la estrategia, es decir: "cómo se utilizarán los instrumentos nacionales de poder económico, diplomático y político para lograr los objetivos nacionales y la política"[12].

Siguiendo una secuencia metodológica, son los "Interese Nacionales" de un estado los que sirven de referente para la formulación de los "Objetivos Nacionales", los cuales se traducen en "objetivos de gobierno"; los mismos que no son otra

10 Fernando Thauby G.. "Estrategia de seguridad nacional, política de defensa, política militar", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, año 16(1), 2001, pp. 3-23.

11 Para una revisión más detallada de este tema, se recomienda el artículo "La conducción política de los asuntos de defensa y el presupuesto de las FFAA" de Luis Eduardo Tibileti, en *La Gestión de la Seguridad en tiempos de transición militar*, por Enrique Obando editor, IDEPE, Lima, diciembre 2002, pp. 99-113

12 Henry C. Bartlett, G. Paul Holman, Jr., y Timothy E. Somes, Capítulo 2: "El Arte de la Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas", en Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas, Editado por la Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, Naval War College Press, Tercera Edición, descargado el 30 junio 2007, disponible en www.nwc.navy.mil

cosa que las metas que un gobierno pretende cumplir durante su administración. En el contexto sudamericano se ha notado una madurez en este tema, habiendo formulado la mayoría de países sus correspondientes políticas de estado para la defensa y seguridad en documentos que les dan formalidad. Esto se verifica al revisar los Libros Blancos de los países de la subregión, donde se puede observar que "cada Estado sudamericano ha definido y elaborado su propia defensa en función de sus propios objetivos e intereses nacionales[13].

En este sentido, debe quedar claro que para determinar la estrategia para una potencia naval mediana, vinculada obviamente a un país en concreto, debemos tener en cuenta que si bien las diferentes variables del entorno condicionan el accionar de los diferentes actores, tanto por la probabilidad de ocurrencia de determinadas amenazas como por los niveles de riesgo asociado a ellas, la estrategia que se conciba desarrollar deberá contemplar las posibilidades de empleo de los medios en los diferentes escenarios probables, actuales y futuros. Esto significa que "la estrategia intenta lograr un equilibrio entre brindar una respuesta a las realidades de hoy (el entorno de seguridad presente) y planificar la manera de abordar las posibilidades alternativas de mañana (el entorno de seguridad futuro)"[14].

La estrategia propuesta

La tendencia mundial sobre estrategia es por lo general, liderada por las potencias mundiales. Observamos que en el año 2001, antes de los lamentables acontecimientos del 11 de setiembre, el Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América –durante la administración Bush– lanzó la 2001 Quadrennial Defense Review[15] (QDR); la cual fundamentalmente fue una aproximación estratégica tradicional basada en la amenaza, en la que la magnitud de fuerzas responde principalmente a una amenaza específica, en éste caso con un énfasis en la ofensiva nuclear donde la defensa antimisil era considerada impráctica y desestabilizadora.

En febrero de 2006 se publicó la 2006-QDR, en la que se incorporó varios cambios sobre la versión anterior. El cambio más grande se dio en la concepción estratégica, de una basada en la amenaza a una basada en las capacidades. Esta nueva concepción considera la inestable situación del mundo actual, en la cual esperan enfrentar múltiples contingencias y nuevas amenazas, en un entorno cambiante con un alto nivel de incertidumbre.

Como vemos, el planeamiento basado en capacidades se configura en la herra-

13 Artículo "Los Libros Blancos de América del Sur: análisis comparativo" de Marco Velarde, en *Elementos de Seguridad y Defensa*, por Enrique Obando editor, IDEPE, Lima, julio 2003, pp. 71-117

14 P.H. Liotta y Richmond M. Lloyd, Capítulo 1: "Marco para la Estrategia y la Planificación de Fuerzas", 2-3, en *Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas*, Editado por la Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, Naval War College Press, tercera edición, descargado el 30 junio 2007, disponible en www.nwc.navy.mil

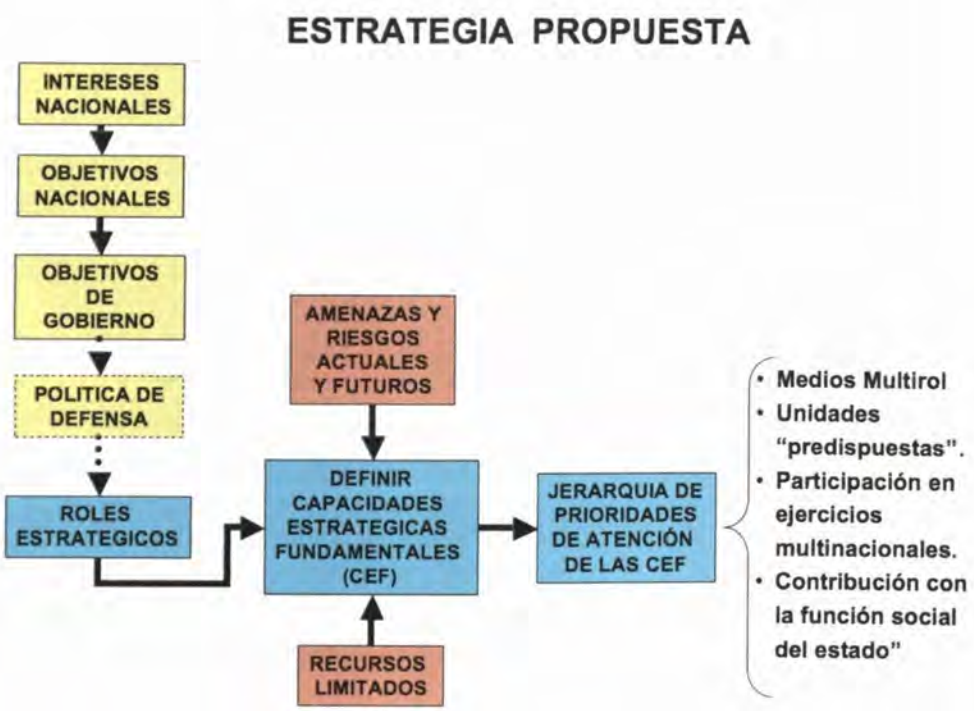
15 El Reporte Cuadrienal de Defensa (QDR por sus siglas en inglés) es un reporte del Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América en el que se analiza los objetivos estratégicos y las potenciales amenazas militares. Es el principal documento público de los Estados unidos de América que describe su doctrina militar.



mienta estratégica elegida para la transformación de las fuerzas de las grandes potencias, donde la estrategia –como nexo entre fines y medios– se verá afectada fundamentalmente por las restricciones impuestas por el presupuesto y por la influencia propia del entorno de seguridad, aunque en proporción distinta a la que afecta a las potencias medianas y pequeñas.

Es obvio que los presupuestos de defensa son ostensiblemente mayores en las grandes potencias que en las medianas y pequeñas, sin embargo la incertidumbre, producto de la indeterminación del enemigo y la variedad de amenazas, es notablemente más compleja para las primeras. Es por ello que la actual estrategia de defensa de los Estados Unidos de América plantea que la transformación de sus fuerzas converja en capacidades que se ocupen del espectro completo de amenazas vigentes y futuras, siempre dentro de los límites de los recursos financieros y de personal disponible. En cambio, para una potencia mediana, si bien las limitaciones presupuestales tienen un efecto restrictivo relativamente mucho mayor, dado los reducidos presupuestos de defensa; la complejidad de su entorno de seguridad relevante es para éstas, relativamente menor que para las grandes potencias.

En este contexto, el planeamiento basado en capacidades es perfectamente aplicable para las potencias medianas, más aun por las mayores restricciones económicas que las afectan en la posibilidad de contar con suficientes medios



para cada una de las tareas derivadas de sus roles. Por ello, las potencias navales medianas dentro del entorno sub-regional sudamericano, tendrán que centrar su interés en definir sus capacidades estratégicas fundamentales, sobre las cuales deberán concentrar sus limitados recursos, considerando las amenazas y riesgos actuales y futuros, y sobre estas capacidades estratégicas establecer una jerarquía de prioridades de atención, coherentes con los roles estratégicos descritos anteriormente.

Si bien los medios multirol son los predilectos para potencias navales medianas, no hay que perder de vista la posibilidad de progresar con una "flota en formación" a partir de unidades predispuestas para portar sistemas de combate no instalados, concepto conocido como "*fitted but not with*". Esto es, partir por contar con unidades de superficie y aéreas dotadas de equipamiento básico, que permitan cumplir efectivamente con el rol estratégico de "control y vigilancia del ámbito acuático", cuya probabilidad de ocurrencia es alta; para progresivamente ir remplazando el equipamiento "interino" por equipamiento de combate, de modo de poder cubrir cabalmente el rol estratégico de "defensa del territorio acuático", cuya probabilidad de ocurrencia es mucho menor que el primero, pero reviste un riesgo ostensiblemente más alto.

Un aspecto de vital importancia es la

interoperabilidad que debe alcanzarse con las otras Armadas de la sub-región, que posibiliten su actuación en acciones cooperativas contra amenazas comunes, dentro del rol estratégico de "contribución con la política exterior del estado". Lo extenso del espacio marítimo de interés de los estados, y la importancia cada vez mayor que tomarán las amenazas no tradicionales como la piratería, el contrabando o la pesca ilegal, entre otras actividades ilícitas, darán en el futuro cercano mayor vigencia al concepto de acción cooperativa. Para ello es fundamental propiciar la participación en ejercicios multinacionales que propenden a lograr la tan mentada interoperabilidad.

Finalmente, no se debe descuidar el rol estratégico de "contribución con la función social del estado", rol que sin ser reconocido como tradicional o específico de las Armadas, permite al estado aprovechar los limitados medios disponibles maximizando su valor, lo cual redituá en el reconocimiento e identificación de la población para con su Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- Aranda Mora Óscar y Hartung Sabugo Kurt, "Potencias Marítimas Medianas en el siglo XXI", *Revista de Marina* de Chile, Vol. 116/851, Bimestre Jul.-Ago., Año 4/1999
- Committee on Naval Analytical Capabilities and Improving Capabilities-Based Planning, "Naval analytical capabilities: Improving capabilities-based planning", Naval Studies Board - Division on Engineering and Physical Sciences, National Research Council of the National Academies, National Academies Press, Washington, D.C., 2005. Descargado el 20 junio 2007, disponible en www.nap.edu/catalog/11455.html.
- De Ferranti David, Perry Guillermo E. *et al.*, Reporte del Banco Mundial: "Desigualdad en América Latina y el Caribe: ¿ruptura con la historia?", Octubre 2003, descargado el 6 mayo del2006, disponible en www.bancomundial.org
- Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, "Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas", Naval War College Press, tercera edición, descargado el 30 junio de 2007, disponible en www.nwc.navy.mil
- García Covarrubias Jaime, "Bases para una nueva modalidad estratégica", *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16 Nº 1, Enero – Marzo 2001, pp. 24-47.
- Keohane Robert O., "Lilliputians' Dilemmas: Small States in International Politics", *International Organization*, vol. 23, No. 2 (Spring, 1969), pp. 291-310.
- Nolte Detlef, "Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis", GIGA Working Papers, *GIGA Research Programme: Dynamics of Violence and Security Cooperation*, N° 30, pp. 1-37, October 2006. Descargado el 15 abril del 2007 de www.giga-hamburg.de

- Obando, Enrique, editor, *La Gestión de la Seguridad en tiempos de transición militar*, IDEPE, Lima, diciembre 2003.
- Obando, Enrique, editor, *Elementos de Seguridad y Defensa*, IDEPE, Lima, julio 2003.
- Pons Jara Juan Carlos, "Las operaciones navales para una marina mediana en los comienzos del siglo XXI". *Revista de Marina* de Chile, Vol. 119/870 Bimestre Sep-Oct. Año 5/2002, p. 482.
- Stockholm International Peace Research Institute, *SIPRI Yearbook 2007: Armaments, Disarmament and International Security*, descargado el 29 de junio 2007, disponible en www.yearbook2007.sipri.org
- Thauby G., Fernando, "Estrategia de seguridad nacional, política de defensa, política militar", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16(1), 2001.



Nuestra *Revista de Marina*

CONTRALMIRANTE (R) FERNANDO CASARETTO ALVARADO



Las obras de carácter cultural nacen generalmente del impulso más o menos solitario de algunas personas que consideran importante desarrollar una idea que para otros supone inversión que podría utilizarse en algo *más útil*; esto último generalmente se piensa pero no se dice, en todo caso llevar adelante una empresa de carácter cultural, por lo menos en el Perú, es más o menos como tallar la piedra, hay que aprender escultura.

El año 1907 emerge como órgano del Centro Naval la *Revista de Marina*, exactamente el 15 de abril de 1907. En la página de portada se lee: Director y Redactor Teniente Segundo graduado Manuel A. Clavero. El logotipo del Centro Naval como que preside esta portada, la revista fue impresa en Lima por la oficina tipográfica de *La Opinión Nacional* sita en Gremios 441. Se fijó la casilla número 25 del Callao como punto de referencia para las suscripciones y recepción de colaboraciones.

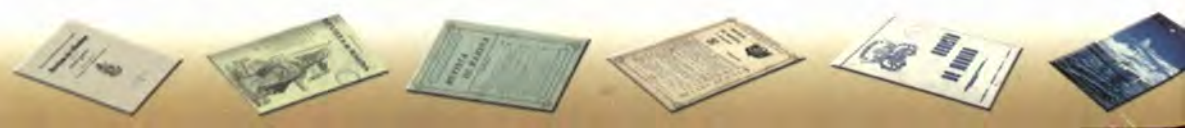
Este ejemplar número 1 tuvo 36 páginas y entre los autores Ernesto Caballero y Lastres, quien once años después como Director de la Escuela Naval propició con otro marino, Manuel I. Vegas, la instalación del palo mayor de la corbeta *Unión* el 17 de marzo de 1918 en la Escuela.

El año 1907 es el del arribo –tema de gran difusión en el presente año centenario del acontecimiento- de los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi* (11 agosto 1907), seis días antes la *Revista de Marina* número 5 noticia el inminente arribo de los cruceros, en la sección Crónica Nacional, la *Liga Patriótica Naval* (fundada en Mollendo por el capitán de Navío J.E. de Mora quien era bibliotecario de la Junta Directiva del Centro Naval al editarse el mencionado número 1 de la *Revista de Marina*) informa de sus actividades, recordemos que tal fundación es la génesis de lo que hoy es la Asociación Nacional Pro-Marina.

El Teniente Primero Germán Stiglich, oficial de brillante trayectoria, pionero de nuestra hidrografía y autor de importantes obras de interés para la Marina, entre ellas, *Derrotero de la Costa del Perú*



Ernesto Caballero y Lastres, connotado oficial de nuestra Armada, fue uno de los articulistas más prolíficos en los primeros años de la *Revista de Marina*.



(ún buque hidrográfico lleva su nombre), es uno de los redactores en la *Revista de Marina* número 6 que se editó en setiembre de 1907 en la imprenta *El Progreso* con domicilio en Gálvez 41 y Libertad 56, Callao.

El fundador Teniente Segundo Manuel A. Clavero, sería tan solo dos años después de constituirse en artífice de la *Revista de Marina*, héroe naval como Comandante de la cañonera *América* en el Combate de La Pedrera que tuvo lugar del 10 al 12 de julio de 1911.

El Teniente Segundo Vegas escribió en la *Revista de Marina* número 13 de abril 1908 un artículo que se titula "El valor militar de nuestros buques" y es autor del libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú* que se publicó póstumamente el año 1929 (en el grado de Capitán de Fragata había fallecido el 24 de marzo de 1926).

La *Revista de Marina* tan sólo en dos años, de 1907 a 1909, ostentaba ya veintidós números y hoy representa, podemos afirmarlo, institución centenaria en la Marina de Guerra y así una de las pocas publicaciones del ámbito cultural –porque historia es cultura- de tan larga vida en continuidad.

Ocurre esto cuando las columnas de una obra son firmes porque existe convicción en lo que se hace, cuando se participa con esmero y sin intereses subalternos, cuando al profesionalismo se une las ganas de dejar a otros la experiencia para que ella sea utilizada y se superen mañana los frutos de hoy, legar que le dicen.

En la *Revista de Marina,* número 5, de agosto de 1907, el editorial expresa: "*La Revista de Marina haciéndose intérprete de los sentimientos que anima a todos los miembros del Centro Naval, da la más sincera bienvenida a los jefes y oficiales de los cruceros "Grau" y "Bolognesi", felicitándoles a la vez por el éxito alcanzado en esta jornada, éxito que repetimos alcanzado por ellos, pero que constituye la satisfacción de*



Nuestras portadas a través del tiempo



todo el país y en tiempo más para nuestra Marina nacional". Destaquemos de esta frase un concepto : *éxito que repetimos alcanzado por ellos*, ésta es sin duda parte de la clave, la generosidad, el reconocimiento a la labor cumplida que se extiende a la propia Marina y al país.

Observamos pues que emerge del Centro Naval la idea, sus promotores y el esfuerzo de edición, esto va a mantener continuidad en el tiempo, mucho entusiasmo, si como acabamos de mencionarlo, se dan veintidós números en dos años, más adelante la propia Marina de Guerra se encargaría de la tarea, siempre con colaboradores navales y también personalidades del mundo intelectual.

La Dirección de Información y después la entidad que hoy es la Dirección de Intereses Marítimos e Información, tiene a su cargo la *Revista de Marina*. En mi experiencia personal como Director de Información el año 1989, me permito hacer apreciaciones y relatar experiencias que pueden ser oportunas en esta importante fecha centenaria.

Recuerdo haberle preguntado al Comandante Miguel Flórez Nohesell lo que para él significó –a 29 años de distancia- haber sido director como cadete de la Revista *Orto* (fundada en diciembre 1936 y hoy en su año 71 de vida, lo que no es poco). La pregunta venía a cuento en tanto el asunto de la idea, el proceso y la prospección en comparación a la *Revista de Marina*. La respuesta venía cantada pero igual me expresó el Comandante Flórez que para él, la génesis de *Orto* era, no la propia *Revista de Marina* de 1907, sino indagar en la inquietud de iniciar una publicación que no se sabía si iba a durar.

A este respecto cabe recordar que en alguna ocasión Luis Alberto Sánchez expresó que *con revistas de número único se podía dar la vuelta al mundo*.

El año de mi experiencia era uno de aquellos del proceso subversivo, el de la guerra civil que hoy pocos reconocen y en la cual muchos murieron sin interés de ser reconocidos por nadie. Abordé entonces algunas ideas de fuera de la Marina, comprometiendo en la producción de la *Revista de Marina* a personalidades del ámbito cultural, político y religioso. Prescindiré de reseñar artículos de políticos, entre ellos uno del Presidente Fernando Belaunde Terry, por razones de espacio en este artículo, aunque debo destacar, detrás del Presidente del Perú a un caballero que siempre demostró especialísimo interés



Monseñor Ricardo Durand Flores S.J., quien fuera largos años obispo del Callao, fue colaborador de nuestra revista.



por la Marina de Guerra, pues acudía a todas las botaduras de buques erigidos en las gradas del Servicio Industrial de la Marina del Callao, en alguna oportunidad siendo yo encargado del yate presidencial en el grado de Teniente Segundo pude conversar mucho con él, era su edecán el Capitán de Fragata Jorge Dubois Gervasi. Una de las emociones de su vida como mandatario y como hombre fue la revista naval realizada el año 1984 con motivo del 150 aniversario del natalicio del Gran Almirante Grau en la zona de la bahía de Miraflores frente a los acantilados de la Costa Verde.

Monseñor Ricardo Durand Flores SJ. colaboró en más de una oportunidad con la *Revista de Marina* y expresaría en uno de sus artículos refiriéndose al flagelo terrorista: *"Lo que para nosotros es injusta muerte, para ellos no sólo es justicia sino una ley de historia, el conflicto, en una lucha necesaria, que Marx la presenta en una dialéctica materialista que pretendía ser científica. El terrorismo no toma la muerte como un fin, sino como un medio para llegar a una síntesis, o sea una sociedad justa, sin clase, cualitativamente distinta, con un hombre nuevo marxista, que aparecería por esa dialéctica. Para la revolución social, dictadura del proletariado según Marx llevaría a la abolición de todas las clases y así, a esa sociedad sin clase. Seguidores de Marx hablan de la abolición de la cultura dominante, lo cual fue agudizado por Mao, llevando al marxismo, más allá del leninismo, a una revolución cultural que trató de implantar en los sangrientos años de los guardias rojos. Bien se sabe que en Camboya se implantó esta ideología con impresionante cantidad de muertos. Nuestro terrorismo sigue esta línea de destrucción y muerte. No es posible admitir como válido este pensamiento sino por una ideologización que no se fundamenta en una reflexión serena y lúcida sobre el ser del hombre, sus derechos, el bien personal y bien común".*



Felipe Mc Gregor, reconocido Rector de la Pontificia Universidad Católica del Perú, también colaboró en la *Revista de Marina*

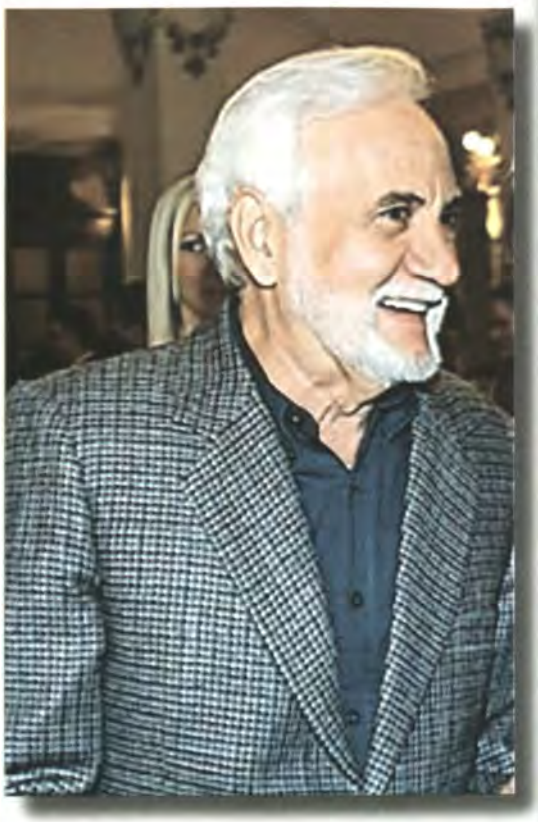
Tras este análisis, en otra ocasión, también en la *Revista de Marina* Monseñor Durand expresó: *"No es que desee la guerra. Me opongo a ella : pero a acciones bélicas ¿con qué otro tipo de*



acciones se puede responder? Mi saludo a la Marina de Guerra del Perú, que siempre y en todo caso tiene ejemplos que seguir de nobleza, hidalguía, amor a la Patria y amor a Dios, como lo mostró junto con otros el Gran Almirante Don Miguel Grau"

Otro religioso notable, el R.P. Felipe Mac Gregor Rolino SJ., expresaría en pleno fenómeno subversivo: *"la búsqueda de fuerzas constructoras, capaces de transformar el orden social existente hoy en el Perú, incluye planos ordenados para el uso de recursos naturales, técnicos, financieros; pero sobre todo incluye recursos morales y espirituales. El trabajo es un recurso natural y moral de singular importancia. El desarrollo de un país, de una ciudad, reposa esencialmente en el trabajo, aun cuando no se posean recursos naturales y los económicos sean escasos. El trabajo es la fuerza constructora del mundo. Junto a la ética del trabajo debe mencionarse la ética de la responsabilidad cuyos imperativos son: comprometerse a defender el derecho de la vida y asegurar una vida humanamente digna"*

"La Marina en mí a través del tiempo", de nuestro afamado actor y humanista Ricardo Blume Traverso fue uno de los primeros artículos que él escribió en nuestra revista, define allí lo que para un ciudadano civil es aquel ciudadano de uniforme marino, confiesa su acercamiento ideológico al que él percibe en los navales y no deja de sorprenderlo el hecho de encontrar tanta inquietud cultural en la institución, en 1989 se cumplieron 25 años de los liceos navales (hoy en el año 43 desde los primeros liceos: "Almirante Guise" y "Teniente Clavero", recordemos fundador de la *Revista de Marina*), ello también sorprendió a Blume quien intervino como jurado en concursos realizados con nuestros escolares y tiempo después en el Centro Médico Naval cuando participó en los libros *El médico de a bordo I* y *El médico de a bordo II*. Siempre Ricardo Blume –quien prestigia al Perú dentro y fuera de sus linderos- demostró –debe repetirse- por la institución y la Revista de Marina acercamiento natural.



Ricardo Blume, reconocido actor nacional, colaboró en nuestra revista



Uno de los artículos de Ricardo Blume se intitula "Tendiendo puentes", viene bien como frase de colofón para esta nota. La *Revista de Marina* es no solo un medio de desarrollo profesional, lugar de oportunidad para escritores jóvenes y no tanto, sitio donde –como se ha expresado- tienen cabida ciudadanos sin uniforme, es esencialmente como un corazón en perenne palpitar, su vida está dada por la participación de quienes tengan a bien avenirse a ello, por eso su larga vida, su torrente histórico y emocional, la difusión y reconocimiento que tiene y debe seguir manteniendo, encargo que con éxito evidente, unas generaciones venimos entregando a otras que han de dar continuidad al constante esfuerzo, a una tradición centenaria que aspira a nuevos centenarios.



Un centenario trascendental

El renacer de la Marina de Guerra peruana



DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

El 10 de agosto último se ha conmemorado el centenario de la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, mandados a construir en astilleros ingleses por el gobierno de José Pardo y Barreda. Estos dos buques tenían un profundo significado para nuestra patria: se concretaba un anhelo de más de veinte años en que la Escuadra nacional contaba con un solo buque de guerra, el crucero *Lima*, mandado a construir en astilleros alemanes en plena guerra con Chile y cuya adquisición estuvo llena de avatares en razón del infortunado desenlace de la contienda que nos enfrentó con el país de la estrella solitaria.

Con la adquisición de los cruceros que con toda justicia llevaban los esclarecidos nombres de dos de nuestros héroes más importantes que dejaron eterno ejemplo de valor en Angamos y el Morro de Arica, renacía nuestra Marina de Guerra, pues las pocas unidades que aún estaban a flote, fueron destruidas por nuestras propias fuerzas después de los infortunios de San Juan y Miraflores, en enero de 1881, para que no cayeran en poder del enemigo.

No fue fácil llegar al momento de ordenar la construcción de los buques antes mencionados. El Perú, como señaló Jorge Basadre en frase tantas veces repetida, se encontraba en estado "yacente", del cual fue saliendo poco a poco gracias al esfuerzo y patriotismo de innumerables personas dedicadas a los más variados menesteres. Una coyuntura especialmente favorable fue el gobierno de Nicolás de Piérola, entre 1895 y 1899, que entre otras muchas cosas positivas, aportó dos elementos fundamentales: estabilidad política y una moneda sólida, la libra de oro peruana, cuyo valor era exactamente igual a la libra esterlina inglesa, la divisa más importante en el mundo entero en aquellos tiempos.

La necesidad de contar con una Marina de Guerra disuasiva, acorde con el prestigio de nuestro país y nuestro extenso litoral, era un verdadero clamor del cual participaban el periodismo, las instituciones patrióticas y, sin duda alguna, todos los peruanos. Varios fueron los intentos para conseguir el dinero necesario, pero el costo de los buques era muy alto. Finalmente, se formó la Junta Patriótica, bajo la presidencia del doctor Santiago Figueredo. Trabajando tenazmente, con grandes sacrificios y patriotismo a prueba de cualquier embate, la Junta Patriótica pudo recaudar una importante suma de dinero destinada a la adquisición, en principio, de un buque de guerra. El doctor José Carlos Martín, quien ha investigado con singular diligencia en el archivo privado del ex-Presidente José Pardo, ha publicado un documento, tomado de las Memorias del dos veces mandatario, donde éste dice: "En el Perú se había organizado desde hace años la colecta para la adquisición de un buque: reunía los fondos una Junta Nacional que presidía el vocal jubilado doctor Santiago Figueredo, antiguo amigo de mi padre y mío. Tenía entonces más o menos 100.000 libras. En varias ocasiones se había solicitado por otros gobiernos el concurso de esos fondos para la adquisición de elementos de defensa nacional, pero Figueredo supo resistir y defenderlos. Como el importe del empréstito no

cubría totalmente el costo de los buques, conseguí que Figueredo –explica José Pardo– entregara los fondos de la Junta y, cuando los buques llegaron al Callao y fui a hacerles la primera visita, invité a Figueredo para que me acompañara y recibimos entusiasta manifestación".

José Pardo, en su Mensaje Presidencial al Congreso leído el 28 de julio de 1906, dijo: "Debo dejar constancia del concurso entusiasta y permanente con que la Junta Patriótica ha contribuido a la adquisición del *Almirante Grau*. En soles el aporte de la mencionada Junta fue de 1'000.037,29". Por esta razón, dice José Carlos Martín, el malecón del Callao lleva el nombre de Figueredo, como justiciero recuerdo a su memoria.

Es evidente que la autorización del Congreso al Ejecutivo para que pudiera contratar un empréstito por 600.000 libras peruanas de oro fue la resolución legislativa más importante de 1905. Evocando gestión de tanta trascendencia escribió José Pardo en sus Memorias:

Una de mis primeras preocupaciones fue la de conseguir el empréstito poniendo como garantía la sal para adquirir los cruceros Grau y Bolognesi. Fue el empréstito hecho con el Banco Alemán, repito, con la garantía de la Administración de la renta de la sal. La operación fue de un efecto moral considerable porque el crédito del país estaba cerrado en Londres y París. El Banco Alemán, recién abierto en Lima, tuvo la habilidad de darse cuenta de la importancia que tendría para ese Banco y su crédito en el país, efectuar una operación tan deseada por el Gobierno y por la opinión pública. Fue esto un verdadero éxito comprobado con la adquisición de los buques y con el hecho de que cuando se trató del gran empréstito para Ferrocarriles el Banco Alemán no estuvo solo, sino que tuvo la competencia del Banco del Perú y Londres representante de banqueros franceses e ingleses que se dieron, ¡al fin!, cuenta de la insensatez de la política del bloqueo del crédito del Perú en Europa. Ya he dicho en otro lugar cómo exploté yo esa competencia en provecho del fisco nacional. Estas negociaciones con Richartz, gerente del Banco Alemán, se iniciaron por Leguía Ministro de Hacienda, y se concluyeron en mi despacho con mi concurrencia y discusión de las cláusulas esenciales.

En el contrato para la adquisición de los cruceros se procedió de igual manera, no obstante la honradez del Ministro de Guerra general Pedro E. Muñiz y de la que entonces manifestaba Leguía, mi deber y mi conciencia eran poner a cubierto el prestigio de la administración contra la habitual malevolencia con que se juzga la conducta de los hombres públicos que intervienen en vastas operaciones. Yo digo que jamás se ha podido efectuar negociaciones de esta importancia con mayor corrección y con mayor ventaja para el interés público.

Aunque desde el principio –explica Pardo– yo me inclinaba a construir los buques en Inglaterra, por la experiencia personal que tenía de la seriedad de los fabricantes ingleses y de la excelencia de sus maquinarias, hubo sin embargo en Lima una campaña muy fuerte para



El Almirante Grau en el momento de ser lanzado al agua luego de la ceremonia de bautizo llevada a cabo en los astilleros Vickers de Barrow in Furness, el 27 de marzo de 1906. En la proa, resalta el inconfundible espolón, elemento de poca utilidad en la época, que permanecería remanente en la mayor parte de las naves capitales hasta la Primera Guerra Mundial.

que se fabricasen en Italia. El Banco Italiano, los italianos más conspicuos, el grupo de italianos amigos personales míos y que me habían ayudado en la fundación de las compañías de tejidos y de los terrenos de la "Victoria" formaban una verdadera ola por la industria italiana, pero resistí y se hizo el contrato con el representante de la fábrica Wickers y se envió al Contralmirante Carvajal con personal suficiente para vigilar la construcción de los buques. El resultado fue inmejorable; han prestado los cruceros grandes servicios en la crisis de 1909 donde estuvimos tan cerca de la guerra con el Ecuador, desempeñaron papel prominente y ahora mismo flotan y sirven treinta y tres años después.

Algunas discrepancias hubo en los pareceres sobre si debían ser dos buques débiles o un buque más fuerte y con otras características. Yo, sin ser marino, me atrincheré en la campaña del Huáscar en la guerra del 79: Su andar era su fuerza, perdió su velocidad y cayó el buque en poder de los chilenos. Por eso en los cruceros hubo que sacrificar todo buscando un óptimo andar.

El 3 de noviembre de 1905 se formalizó el contrato con los alemanes:

Tipo de colocación 90%

Interés 6%

Amortización 2%

Garantía del préstamo: Impuesto a la sal, encomendando la recaudación a

una nueva compañía, organizada por el Banco Alemán. Para eso tuvo que dictarse la ley número 91, promulgada el 13 de octubre de 1905, que autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar la administración de la sal con una sociedad anónima. La compañía sería formada en el Perú, por acciones ofrecidas al público, a fin de dar aplicación al capital nacional.

Pedro E. Muñiz, entonces Coronel y el más brillante Ministro de Guerra y Marina, capacitado y visionario del ejército peruano, pasó al Congreso, dando detallada exposición sobre la inversión del empréstito en la adquisición de los cruceros, artillería de costa, artillería de campaña, etc. Al mismo tiempo se le informaba a las Cámaras, en forma reservada, que en poco tiempo, los árbitros designados para la cuestión de fronteras con Ecuador y Bolivia: España y la República Argentina, expedirían sus laudos y era necesario tomar providencias para el caso que esos fallos no fueran respetados por los países limítrofes y se creara una situación de beligerancia.

El Perú tenía que limitarse a las posibilidades de las rentas afectadas al servicio y a las que el propio Banco nos imponía. La nueva Compañía Salinera, según escribió Pardo en sus Memorias: "Hay que decir que durante todo el tiempo que se mantuvo esa administración no hubo reproche alguno".

El empréstito concertado se habría cancelado en su tiempo, si la administración siguiente no lo hubiese extendido para pagar créditos y otras cosas, desvirtuando su finalidad, sin preocuparse de la irregularidad de la inversión. Responsable fue el doctor Eulogio Romero Salcedo, Ministro de Hacienda y primo de Leguía. El historiador Jorge Basadre formula enérgica crítica al régimen de Leguía: "La finalidad de la operación consistió en convertir el empréstito anterior de Lp 600.000 y un préstamo bancario efectuado por el Banco del Perú y Londres a fines de 1908 cuyas condiciones resultaban más onerosas, destinando el sobrante a la adquisición de elementos bélicos. Un nuevo régimen fue creado para la administración del Estanco de la Sal y se formó la Compañía Salinera del Perú, manejada por los prestamistas, en vez de la Compañía Salinera Nacional. La confianza de Europa por el Perú y por su economía, comenzaba a erosionarse".

"Sobre eso de los cruceros voy a contar algo muy cómico, –dice Pardo–, pero que se me grabó por la ruindad del papel de un personaje: Habían varias personas en mi despacho y se hablaba, claro, era la conversación del día, de la construcción de los buques; estaba allí Mariano H. Cornejo este triste y despreciable hombre que era entonces gobiernista. Me hace la siguiente pregunta: "–¿Que nombre va Vd. a ponerles a los buques?– y digo, –Hombre, los nombres están indicados "Contralmirante Grau y Coronel Bolognesi": Me contesta: "-Qué error, póngale Vd. a uno José Pardo". Yo le contesté –Hombre, brillante idea, a uno le pondremos José Pardo y al otro Mariano H. Cornejo. Una carcajada castigó tan vil adulación".

Las características de los cruceros, y otros aspectos técnicos, creemos que no vale la pena repetirlos en este artículo. Quien desee encontrar en detalle esa información puede acudir al estupendo libro *Cruceros,*



El *Almirante Grau*, fue concluido a principios de 1907, seguido por el *Coronel Bolognesi*. Ambos buques zarparon de Barrow in Furness en 26 de mayo de 1907, arribando al Callao luego de 76 días navegación el 10 de agosto del mismo año, siendo recibidos oficialmente en el primer puerto ppor el Presidente José Pardo en ceremonia especial, al día siguiente. En la foto, el crucero *Coronel Bolognesi*, durante sus pruebas de máxima velocidad sobre el río Clyde.

buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884, cuyo autor es el historiador y C. de F. John Rodríguez Asti. La comisión encargada de vigilar los trabajos de la construcción de los cruceros, presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal, se embarcó en el veterano transporte *Chalaco* con destino a Panamá, para luego de cruzar el istmo reembarcarse en una nave de pasajeros y proseguir hasta Inglaterra. Con dicha comisión iba el periodista Eudocio Carrera Vergara, enviado especial de *El Comercio*, decano de la prensa nacional y uno de los más entusiastas miembros de la Junta Patriótica. El "Ñato Carrera" envió múltiples despachos, cartas detalladas y cables, dando cuenta sobre todo del viaje de retorno donde estuvo embarcado en el crucero *Almirante Grau*. En esta oportunidad, Carrera firmaba sus notas con el seudónimo de "Lord Ñatus" y constituye una fuente de primera importancia para conocer detalles de este significativo episodio de nuestra historia naval.

Debemos señalar que, desgraciadamente, no todo resultó de acuerdo a lo planificado por la superioridad naval. Lo relacionado a la construcción de los buques no tuvo mayor problema. Estos surgieron al momento de contratar tripulaciones para traer los buques al Callao. La idea era contar con elementos de nacionalidad española que completaran las dotaciones que se enviaron desde el Perú. A última hora no se pudo contar con los españoles y entonces se recurrió a hombres de nacionalidad inglesa que, en varios casos, desertaban luego de cobrar el dinero del enganche. Otro problema, y muy difícil, fue el embarque de las municiones. También fue necesario contratar personal extranjero para la sección máquinas, como ayudantes, fogoneros, oficiales de mar, artilleros y torpedistas.

Finalmente, superadas todas estas dificultades, se emprendió viaje zarpando del puerto de Fleetwood en la madrugada del 28 de mayo de 1907, con el deseo de llegar al Callao el 28 de julio y darle

unas Fiestas Patrias incomparables a todos nuestros compatriotas. Pero las obligaciones del Contralmirante Melitón Carvajal eran muchas y variadas. Él mismo le refería al ministro de Guerra y Marina:

A la par que preparar los cruceros para el viaje y prepararles sus tripulaciones, tenía que atender a otras comisiones que US. me había encomendado como la adquisición de artículos navales para los buques del Callao, lancha para Tumbes, lanchas para nuestros ríos orientales, pensionado de aprendices maquinistas, artículos eléctricos para el Lima, *y entregar al comandante Cabero los fondos ordenados por US, y darle las instrucciones correspondientes á aquellos de estos encargos que debían terminarse por él, de todo lo cual tuve el agrado de dar cuenta á US. en telegrama de 24 de mayo.*

Además, antes de emprender viaje al Callao, era necesario preparar contratos para proveerme de carbón en el tránsito y, por consiguiente, fijar la derrota que debía seguir, la que, después de consultar las seguridades convenientes y en previsión de averías á causa de los malos tiempos que probablemente debíamos encontrar en esta época del año en el hemisferio sur, adopté, estableciendo mis escalas en San Vicente (Islas de Cabo Verde), Bahía y Madryn, de modo que en la parte del Atlántico, por lo menos, quedasen estas escalas algo equidistantes entre sí para aliviar el trabajo de las máquinas y revisarlas convenientemente.

El contralmirante Melitón Carvajal fletó un barco carbonero, el *Lancashire*, con 5.000 toneladas de ese combustible que debía esperarlo en el puerto argentino de Madryn. Pero en el trayecto de Fleetwood a San Vicente, el *Bolognesi* tuvo averías en sus calderas lo cual originó un retraso significativo. Comandaba el *Almirante Grau* el C. de N. Eduardo Hidalgo. El *Coronel Bolognesi* venía al mando del C. de N. Juan Manuel Ontaneda.

En el viaje de San Vicente a Bahía hubo otro atraso. Llegaron el 22 de junio en medio de grandes fiestas y tuvieron que permanecer seis días para carbonear. De Bahía salieron para Madryn donde debían encontrar al buque carbonero. El 2 de julio los sorprendió un implacable temporal y ambos buques se separaron. Como estaban escasos de carbón, Carvajal ordenó poner rumbo a Montevideo, donde llegaron el 6 de julio. Zarparon de Montevideo el 9 rumbo a Madryn, en busca del carbonero. Allí se aprovisionaron bien y zarparon el 21 de julio en dirección al Estrecho de Magallanes.

En el Parte Oficial de su viaje el Contralmirante Carvajal le dice al Ministro de Guerra y Marina:

Aunque US. en reiteradas ocasiones, me manifestó la necesidad de que contratase un práctico en Europa para que condujera á los buques á través de ese estrecho y me autorizó para hacerlo si lo creía conveniente, no he vacilado en creer que podríamos pasarnos sin ese práctico, porque, aunque es cierto que el mencionado estrecho tiene pasos y corrientes peligrosas, y su navegación exige esmerada atención, los derroteros y planos que de él existen,



Contralmirante
Melitón Carvajal
Comandante de la División
Naval



Capitán de Navío
Eduardo Hidalgo
Comandante del crucero
Almirante Grau



Capitán de Navío
Juan M. Ontaneda
Comandante del *Coronel Bolognesi*

eran suficientes á la competencia profesional de nuestros oficiales y á su celo, para poder navegar por él como se navega en los océanos, que tampoco carece de peligro.

El viaje hasta la boca oriental del estrecho y su travesía hasta llegar á las aguas del Pacífico, se efectuó sin novedad, aunque en la primera parte algo trabajados por vientos frescos del este, aprovechando de los cuales desembocamos de aquél en la noche del 26 de julio. Con todo, ya en el Pacífico, tornóse el viento del este al norte, y en la noche de ese día tomó la fuerza de un temporal, que nos obligó á capear, muy poco separados de nuestro rumbo, es cierto, pero contrariándolo en términos que no era posible avanzar más de dos ó tres millas, con gran trabajo de las máquinas y fuerte consumo de combustible.

Otra vez el *Grau* y el *Bolognesi* perdieron contacto al estropearse la máquina inalámbrica de éste último por efecto del terrible temporal. Finalmente el 30 de julio restablecieron contacto y estando nuevamente escasos de carbón el Contralmirante Carvajal ordenó poner rumbo al puerto chileno de Coronel donde se reacondicionaron hasta llegar al Callao.

Dejemos que el gran periodista Eudocio Carrera, el "Ñato Carrera", nos describa ese episodio:

"El paso del estrecho fue interesante no sólo por la variedad y grandeza de los paisajes que se contemplan, sino por el carácter ilustrativo que supieron darle los jefes de los buques con charlas y explicaciones amenas; y en cuanto á la derrota no pudo estar mejor llevada. Al dejar la jurisdicción argentina se izó el pabellón, porque del faro construido recientemente por

Chile cerca del límite, al avistarnos izaron la bandera de esa nacionalidad, como solicitando un reconocimiento.
Más adelante del faro de Punta Delgada trasmitieron por banderas conforme al código internacional, el siguiente mensaje: "Feliz viaje"; al que contestó el contralmirante: "Gracias". De Punta Arenas hicieron también señales, que no pudieron percibirse por la neblina que apareció en esos momentos.
Las cinco de la tarde dieron en los relojes de á bordo y todo marchaba perfectamente. Vamos a tener buen tiempo, decían los marinos, y el contralmirante que en la mañana había pensado pasar la noche en Playa Ancha ó Puerto Tamar para desembocar de día, conforme lo aconsejan las cartas, resolvió seguir de frente en vista de lo feliz que iba la navegación.
En ese mismo instante inicióse viento fuerte: pero no como para infundir serios temores, por lo tanto siguióse navegando. Frente a Cabo Pilar el viento zumbaba algo y los buques tumbados sobre babor no salían con la facilidad que se esperaba. El viaje hasta Evangelista fue fastidioso por la mar que nos cogió de costado. Dobladas las rocas se cambió rumbo, con lo que se mejoró algo, por pasar á proa el viento y la mar.
-Ya esto es nada, decían los marinos; esto no puede durar por mucho tiempo, mientras tanto nuestro rumbo es al Callao.
Y se navegó así toda la noche á 6 y 7 millas por hora. No permitía más el estado de la mar, ni el contralmirante á quien preocupaba mucho el asunto combustible. Los partes de los ingenieros consignaban un consumo diario de 40 á 45 toneladas en cada buque. Así estaba bien. Habríase podido aumentar el andar; pero el hacerlo era aumentar también el gasto de carbón y correr el riesgo de que éste volviese á faltar en lo mejor de un mal tiempo, que ya se temía.
En esto, y en si pasaríamos bien las costas de Patagonia, se pensaba á bordo, cuando rayó la aurora del día 27. Aunque no era de las más encantadoras, tenía mejor cara que la mar que había amanecido peor. Sin embargo, los marinos esperaban una mejoría, si no radical, por lo menos consoladora. Como buenos peruanos tenían el propósito de celebrar en la mar el 28 de julio, lo mejor posible, y, naturalmente, necesitaban para ello que el tiempo les prestase su concurso.
El contralmirante resolvió, á última hora, poner proa a Pisco, para permanecer allí un día, con el objetivo de pintar los cascos y avisar al gobierno la fecha exacta del arribo.
Se navegaba, pues, por los grados y meridianos no sé cuantos, confiados todos en que la mar se compusiese y ocupados, á la vez, con entusiasmo, en confeccionar el programa de las fiestas, que no por estar en la mar y lejos del Perú, iban a dejar de ser tan patrias como las de tierra. Izar el pabellón con los honores y salva de ordenanza, formación del personal con uniforme de parada y saludar al comandante de la división serían los

SUSCRICIONES

En Lima y en el Callao
Al mes . . . . . S. 1.40
En las demas provincias
Al trimestre. 4.20
En el extranjero
Al trimestre. 12.00
NUMERO SUELTO
Cada número. . . . . 3 centavos

AVISOS
Avisos del dia
La línea . . . . . á 10c.
De preferencia
La línea. . . . . 20 c.
Esquelas
Las mismas . . . . . 30 c.
Comunicados
La columna. . . . . S. 15

Fundado en 1839. Teléfono de la Redacción 214 Lima, Sábado 10 de Agosto de 1907. Teléfono de la Administración 1474 Número 3: 1 cent.

El Comercio

EDICION DE LA TARDE

El Comercio

Lima, Agosto 10 de 1907.

Con bastante anticipación anunciamos hoy al partido de Lima y al Callao los dos nuevos buques de guerra nacionales anunciados desde hace pocos meses en la bahía del Callao, que, puede decirse hoy, se encuentra avanzado el armado de su poderío bélico, pues gloriosos para la bandera del Perú.

Desde la época infausta de la guerra del Pacífico, quedó la república completamente privada de armamentos de defensa marítimos, que no se le tenían. Con el tiempo pudo ir poco a poco reponiendo, a expensas del tesoro nacional. La población, sin embargo, no dejó un solo instante de pensar en que era indispensable reparar esa falta desgraciada y las diversas administraciones políticas, que la han regido el Perú hasta hoy, han procurado de una manera, manifiesta el país en la importancia absoluta en que es contar con ese poderío.

Afortunadamente la riqueza de nuestros Valles permite la normalidad en los últimos años la hacha pueda ya ser un hecho. Después de un período, cada vez más aplazado, de una exclusiva atención a los quehaceres de paz, pensando y de una necesidad de defensa y de medios de resistencia para los pueblos confiados las fuerzas activas no son ya tan exiguas, merced a un esfuerzo, dentro de la medida que ellas lo permitían, nos más sacrificios tributarios, acumulados con patriótica resolución, dos años ha, la obra nacional de dotar al Perú de los elementos navales indispensables para su quehacer por entre a nuestra de los mares que por entero a nuestra de los mares que por entero a nuestra de los mares que por entero



Los cruceros en el Callao

Telegramas

Segunda página correspondiente a la edición de la tarde del 10 de agosto de 1907



El Contralmirante Carvajal, el señor C.J. Estenós, Cónsul del Perú, jefes y oficiales del Crucero *Almirante Grau*, el día de la partida de Fleetwood.

números principales; por supuesto con una champañada al final. Todo estaba casi listo. Los alemanes de la banda se preparaban á tocar el himno como nunca. Sólo se esperaba el día.

Pero no se realizaron nuestros deseos. Desde las 10 a 11 p.m. del 27, el tiempo, lejos de componerse, comenzó á empeorar, tomando caracteres casi siniestros. Cielo y mar ennegrecieron rápida y simultáneamente. Las olas, al chocar con los buques, producían estampidos de cañón, y la espuma blanca que despedían al reventar, hacía resaltar más el tinte oscuro y pavoroso de la noche.

Dicen que hay quien ha visto por esos sitios, en temporal, olas de 40 metros de altura. Nosotros nos conformamos con las vistas y tenemos de sobra.

Fue una noche atroz aquella, y, los días 28 y 29 iguales á ella. Parecía que el viento quería llevarnos otra vez al estrecho.

Por supuesto, no hubo fiesta; no hubo humor; ¡no hubo nada! Cualquier manifestación de regocijo, salida espontáneamente de los espíritus, sucumbía ante la furia del temporal. Y en Lima ¿cómo estarán?, decían algunos. Los oficiales, que eran los más entusiastas, tenían que dedicar sus esfuerzos y atenciones á las exigencias de la situación.

Mientras tanto, el convoy, que hasta allí marchaba en forma, volvió a romperse, como cuando el "pampero" y los alambres de la radiotelegrafía volaron de nuevo al espacio, en alas del viento. Apenas se dieron tiempo para que comunicara el comandante del Bolognesi que había reducido á 60 el número de revoluciones, en vista de la braveza del mar.

Quedamos, pues, reducidos á luchar con el embate, cada uno por su cuenta y sin mirar más que los abismos formados por las olas alrededor de los cruceros. El Grau tuvo también que disminuir su andar pues embarcaba agua con exceso. A lo sumo avanzaba tres millas por hora, y á veces dos.

Después del 28 se hicieron en el Grau varias tentativas para saber del otro buque; pero no pudo obtenerse resultado alguno. El 30 fue lo mismo, durante todo el dia, y como el temporal fue terrible, principió a sentirse cierta inquietud, muy legítima entre compañeros. Por fin, á eso de las 8 p.m. y cuando la atmósfera, ya más serena, invitaba a pasear por la cubierta, el telegrafista, alborozado, avisó que lo llamaban del Bolognesi y que, por la intensidad del sonido, calculaba estuviese a 90 millas de distancia.

-Veamos qué dice exclamaron todos.

El comandante Ontaneda avisaba muchas cosas, entre ellas, que había salvado el buque y que no tenia carbón si no para dos o tres días más: agregando que no había podido comunicar nada por la descompostura del aparato.

Poco después, el mismo comandante participa no quedarle otro recurso que arribar a Lota. El contralmirante no se conforma. Tiene razón. Se sulfura y exclama: No es posible, á ver, que venga Ramsay!... Mr. Ramzay es un profesional inglés, que viene al servicio de la escuadra.

-Qué hay sobre esto?, le interroga. Lea usted ¿Qué se han hecho las toneladas de carbón embarcadas en Madryn con tanto esmero? Se miden entonces las carboneras del Grau y resulta muy poca diferencia de la cantidad arrojada por el Bolognesi. Mr. Ramsay ofrece un informe al respecto, pero los ingenieros principales, Mr. Hair y Mr. Lyon, manifiestan lo que también creen mucho oficiales, esto es, que el consumo diario de carbón para 100 revoluciones es de 70 y 80 toneladas, y no de 40, como se venía diciendo; máxime en la actualidad que las máquinas están en trabajo constante desde hace tres meses, sin haber recibido una sola limpiada en forma.

La nueva situación se hacía algo embarazosa, y era menester ponerle término, como se le puso.

-"A Coronel!", dijo el contralmirante; y punto. Esto fue a las 8 de la mañana del día 31. Faltarianos, para llegar a ese puerto chileno, una distancia como de 300 millas.

El 1º de agosto, á las 10 y tres cuartos de la mañana, el Almirante Grau, con bandera peruana al pico, largó ancla en Coronel. La mar no se sentía; estaba tranquila. Su serenidad era tal, que no presentaba la menor huella de su reciente lucha terrible contra el viento.

El Coronel Bolognesi llegó más tarde, al oscurecer. Eran cerca de las 6 p.m. Al fondear, dio parte de que necesitaba, antes que nada, agua, pues había sufrido mucho con la insuficiencia de ese artículo, á causa de una descompostura en las máquinas evaporadoras.

El mismo día se comenzó á tomar carbón de las minas de Schovager. Todo era constancia y actividad, para terminar lo más pronto. El capitán del puerto se apresuró a ofrecer sus servicios, que fueron agradecidos. En dos días contaba ya cada buque con más de 550 toneladas de carbón; es decir, lo necesario para ponerse en el Callao, fácilmente, en ocho días.

Zarpamos de Coronel el día 3, con un tiempo espléndido, no obstante lo malo que se manifestó la víspera. Ordenóse navegar á 12 millas por hora; pero las máquinas, algo sucias por el largo viaje y la mala calidad del último carbón, no pudieron, después de los tres primeros días, mantener constante la presión necesaria, sino á expensas de un mayor consumo de combustible; por lo que, entre otras cosas, se suspendió el acuerdo de acercarse a Pisco y hacer las señales convenidas. Felizmente, á la altura de Tambo de Mora, pudo el contralmirante comunicarse con el ministerio de la guerra, por medio del aparato inalámbrico del crucero americano "Saint Louis", cuyo comandante tuvo la fineza de ponerlo, con tal objeto, á disposición de las autoridades chalacas; arreglándose, entonces, entrar al Callao á las 12 del día de hoy, 10 de agosto, y no á las 2 p.m., como estaba convenido.

El 10 de agosto de 1907 los cruceros estuvieron en el Callao. La emoción patriótica fue indescriptible. El puerto estaba iluminado con miles de focos eléctricos. La capital, literalmente, quedó despoblada. Las manifestaciones de patriotismo fueron multitudinarias y emotivas. Hombres, mujeres y niños de toda condición social enronquecían vivando al Perú y a su Marina de Guerra. Cuando se permitió la visita del público a los barcos, éstos eran abordados con una mezcla de respeto y entusiasmo. Muchos besaban las cubiertas y los cañones. En el editorial de ese diez de agosto Antonio Miró Quesada pedía se atendiera a la óptima formación de la oficialidad naval y tripulaciones; igualmente recomendaba que los nuevos buques estuvieran en constante actividad realizando variados y exigentes ejercicios. Estos buques prestaron invalorables servicios al país y en ellos se formaron centenares de excelentes oficiales de nuestra Armada. Ambos cruceros pasaron a la reserva en 1952 y fueron dados de baja en 1958. Con los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* renació vigorosamente nuestra Marina de Guerra, gallarda custodia y defensora del Mar de Grau.



La *Revista de Marina* primera época 1907-1911

CAPITÁN DE FRAGATA (R) JORGE ORTIZ SOTELO

El empleo del vapor, el acero y las notables mejoras en la artillería y el armamento en general, generaron profundos cambios tanto en las organizaciones navales como en la forma de conducir la guerra en el mar. La Guerra de Crimea (1854-1856) y la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1864) aceleraron este proceso, alentando a la llamada *Jeune Ecole,* escuela de pensamiento que proponía el empleo de naves relativamente pequeñas con armas muy poderosas, en contraposición a la tendencia prevaleciente que consideraba que el poder naval debía basarse en buques de gran porte y poder de fuego.

El debate en torno a estas ideas y los crecientes avances tecnológicos, impulsaron a varias armadas y a algunos grupos de oficiales a crear publicaciones periódicas en las que ellas se pudieran exponer con regularidad. En el mundo anglosajón circularon varias de estas publicaciones desde muy temprano, tales como la británica *Army and Navy Gazette* (1860) y sus contrapartes norteamericanas *Army and Navy Journal* (1863), *Army and Navy Register* (1879) y *Army and Navy Magazine* (1880). En el caso de Francia, en 1854 apareció el *Moniteur de la Flotte* y seis años después lo hizo la *Revue Maritime et Coloniale,* que a partir de 1896 pasó a ser la actual *Revue Maritime*; siendo seguida poco después por la *Rivista Marittima* italiana (1868) y por la *Revista General de Marina,* publicada por la Armada Española a partir de 1877.

En el ámbito latinoamericano, la primera publicación periódica especializada fue la *Revista Maritima Brazileira,* que la armada de ese país publicó con regularidad a partir de 1851; siendo seguida por el *Boletín del Centro Naval* que apareció en mayo de 1882, poco después de establecida dicha institución social vinculada a la armada argentina; y por la *Revista de Marina* chilena, cuyo primer número fue publicado por el Círculo Naval de Valparaíso en 1885.

En nuestro país, desde el inicio de la República los temas militares y también los navales fueron tratados por civiles y oficiales de ejército o de marina con cierta regularidad en los diversos medios de expresión que se publicaron tanto en Lima como en otros puntos del país. Pero tal como había sucedido en otros luga-



Capitán de Navío Melitón Carvajal, quien ocupara varios cargos y escribiera diversos artículos en la antigua Revista Militar y Naval, publicada entre 1888 y 1893 (AHM)

res, también circularon algunas revistas o periódicos militares, tales como el *Faro Militar,* publicado en 1845 y 1846, siendo uno de sus principales redactores el coronel Antonio Plasencia; el *Boletín del Ejército,* impreso por el ejército en campaña sobre Ecuador entre 1859 y 1860; o *La Revista Militar órgano del ejército y la marina* aparecida en 1878 y 1879 bajo el impulso del general Juan Eléspuru.

Luego de la Guerra del Pacífico apareció la *Revista Militar y Naval*, como órgano de expresión del Centro Militar del Perú. Creada a principios de 1888, esta entidad estaba presidida por el coronel Remigio Morales Bermúdez, y agrupaba a unos ciento veinte oficiales, entre los que se encontraban el contralmirante Lizardo Montero y el capitán de navío Melitón Carvajal. Este último ocupó varios cargos en la junta directiva y también fue director de la revista, que publicó varios números entre abril de 1888 y julio de 1893. La revista deja entrever la percepción de los miembros de dicho círculo en torno a la necesidad de una profunda transformación en el aparato militar peruano, de modo de poder contar con un ejército y una armada moderna y eficaz, sobre una sólida base ética[1]. Son pocos los temas navales que aparecen en sus páginas, encontrándose entre ellos noticias sobre los exámenes de la Escuela Náutica de Paita[2], una extensa carta que envía al director de la revista el teniente primero José Ernesto de Mora, fechada en Nápoles el 8 de marzo de 1892, reseñando los avances de las marinas europeas, y un artículo del mismo oficial sobre artillería naval moderna[3]

La guerra civil de 1894-1894 conmocionó al país y afectó de manera notable tanto al Ejército como a la Armada, motivando que la *Revista Militar y Naval* dejara de aparecer. Sin embargo, la necesidad de contar con un medio impreso en el que regularmente se publicaran artículos de interés profesional, motivó la aparición del *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina,* que "venía a satisfacer una vieja aspiración del Ejército y la Armada". Dicha publicación salió de manera quincenal hasta 1919, pero, al igual que su predecesora, contó con poca presencia de temas o autores navales.

Esta situación generó una creciente preocupación entre los oficiales de marina, siendo así que a finales de 1900, cuando un entusiasta grupo de ellos fundó el Centro Naval, se fijó en el artículo 4º de sus estatutos la obligación de publicar una revista naval. Por diversos motivos dicho compromiso no se cumplió hasta 1907, cuando la junta presidida por el contralmirante Toribio Raygada finalmente pudo concretar dicho anhelo, encomendándole la función de editor al alférez de fragata Manuel Clavero.

El primer número de la flamante revista apareció el 15 de abril de aquel año, señalando en su editorial que con ella se satisfacía "una necesidad que desde hace tiempo se dejaba sentir en el seno de

1 Mariella Reaño, "The origin of Peruvian professional militarism", tesis de maestría, Louisiana State University, 2002, pp. 69-71.

2 *Revista Militar y Naval*, V, nº 97 (15/3/1892), pp. 125-127; y VI, Nº 113 (mayo 1893), pp. 758-760.

3 *Revista Militar y Naval*, V, nº 99 (15/4/1892), pp. 161-165; y nº 101 (15/5/1892), pp. 194-195.

nuestro personal". El editorial precisa que la revista tiene dos propósitos primarios. El primero de ellos es poder compartir las noticias marítimas publicadas en revistas o libros extranjeros con todos los miembros del Centro Naval, tanto oficiales de marina como civiles dedicados o interesados en temas marítimos. Su segundo propósito es crear un medio de expresión de pensamiento, revelando así "el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar". Asimismo, agrega el editorial, la revista busca despertar entre sus lectores "la afición por todo lo que se relacione con la marina de una manera general", contribuyendo de esa manera a desarrollar el poder marítimo peruano, de modo que "le garantice la supremacía en el mar"[4]

La *Revista de Marina* inició así lo que se conoce como su primera época, publicándose de manera ininterrumpida hasta mayo de 1911[5], completando cuatro años de circulación. En dicho lapso contó con un limitado número de colaboradores y debió sortear varias dificultades.

Algo que llama la atención respecto a los colaboradores de la revista es que todos ellos fueron oficiales jóvenes, contándose incluso un par de alumnos de la Escuela Naval. Si bien en la mayor parte de los casos firman sus artículos o cartas, no faltan los que lo hacen sólo con iniciales[6] o incluso algunos que firman bajo seudónimo[7]. Pese a que no hemos podido identificar a algunos de estos últimos, creo pertinente dar a conocer los nombres de quienes colaboraron con la revista durante esta época, consignando el grado con el que comenzaron a publicar artículos o a escribir a la dirección de la revista planteando algunas ideas en torno a los temas que consideraban de interés. Estos fueron: el capitán de navío José Ernesto de Mora, el capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres, los tenientes primero Carlos Emilio García Rosell y Abraham A. de Rivero, los tenientes segundo Julio Víctor Goicochea, José Ernesto Salaverry, Juan Althaus, Manuel I. Vegas, Manuel Faura [¿Arufa?] e Isaías Bermúdez, los guardiamarinas César A. Valdivieso y Fidel Escuza y los alumnos de la Escuela Naval Pablo Ontaneda y Enrique A. Labarthe. Al menos cuatro ingenieros de la armada colaboraron también con la revista: Pedro Valladares, Arcángel Lino, E. Balladares y P. Emile Bachoir. Finalmente, se puede contar a dos colaboradores externos a la Armada, José Rosendo Melo y Carlos A. Hesse, peruano este último radicado en Iquique.

Atendiendo a uno de sus propósitos primarios, la revista incluyó transcripciones y artículos traducidos de publicaciones periódicas extranjeras, especialmente de aquellas revistas con las que estableció canje, provenientes de Alemania, Argentina, Brasil, Chile, España, Italia, México, Guatemala y Portugal. La mayoría de dichos artículos aborda aspectos técnicos y

4 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 1-3.

5 La *Revista General de Marina* de agosto de 1911 consigna en su sección de revistas extranjeras haber recibido dos números de la Revista de Marina, el de febrero y marzo y el de abril y mayo de ese año.

6 Las que fueron las siguientes: J.E. de M. (José Ernesto de Mora), G.C., C.G., M.C., M.F. (Manuel Faura), E.S. (Ernesto Salaverry), F. (Faura), P.O. (Pablo Ontaneda), A.L., M.S.B., E.R. y S.N.

7 Arufa, Homónomo, Fronsac, Gaucho y Armand Lufeau.

operacionales, pero no faltan los que tocan temas como la organización de los estados mayores, la conformación del cuerpo de oficiales o la preparación de la marinería[8]. Si bien dichas transcripciones contribuían a enriquecer el bagaje profesional de los oficiales navales, lo cierto es que poco a poco fueron ocupando más páginas en cada número, en desmedro o quizá en reemplazo de los colaboradores nacionales.

Sobre estos últimos recayó la tarea de cumplir con el segundo propósito primario de la revista, expresar "el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar". Dos fueron los tipos de trabajos producidos por esos jóvenes marinos, aquellos referidos a temas de carácter técnico, tales como torpedos, control de tiro, las calderas y las plantas de ingeniería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*; y aquellos que plantean cambios en el funcionamiento de la institución naval y en el manejo de los temas marítimos. Entre ambos tipos de trabajo, son estos últimos los que mejor pueden expresar el espíritu innovador que imbuía a ese joven segmento de nuestra oficialidad naval. En tal sentido, vale la pena revisar algunas de esas ideas.

Uno de los temas que se abordó desde distintos puntos de vista fue la situación y preparación de las tripulaciones. So-



Capitanes de Corbeta E. Caballero y Lastres y Carlos B. Tizón; Teniente 1° José M. Olivera; Tenientes Segundos Juan Althaus, Manuel A. Clavero y Ernesto Salaverry; Tenientes de Fragata Guillermo Martínez y Manuel Faura, oficiales que colaboraron con al *Revista de Marina* en su primera época

8 A modo de ejemplo mencionaremos tres artículos: teniente de navío de 1ª Hollweg, marina alemana, "Organización de los estados mayores de las principales potencias navales", *Revista de Marina* n° 13, abril 1908, pp. 15-43; Saint-Requier, "El reclutamiento de los oficiales de marina en Francia", *Revista de Marina* n° 9, diciembre 1907, pp. 314-329 [tomado de *Le Yacht*]; y uno sin firma titulado "El reclutamiento y la instrucción del marinero alemán", *Revista de Marina* n° 17, agosto 1908, pp. 263-268 [tomado de *Armee et Marine*].

bre ello, el teniente segundo José Ernesto Salaverry planteó dos ideas puntuales, la conveniencia de brindar a la marinería instrucción elemental a bordo[9], y la de preparar de manera adecuada a quienes debían cumplir las labores de apuntadores y cabos de cañón. Además último publicó un largo artículo precisando que lo había impulsado a hacerlo "el deseo que tengo, como miembro de la Marina Militar, de ver no el adelanto superficial, ese enchapado al que por desgracia estamos tan acostumbrados, sino el adelanto real, efectivo y perdurable, único que puede ser provechoso y capaz de sacarnos de la general inercia en que nos encontramos"[10]. Por otro lado, el teniente segundo Juan Althaus abordó otro tema sensible en la época, el referido al permiso, o "puerta franca", que debía dársele a la marinería por lo menos cada quince días. Como bien señala en una carta al director de la revista, dicho permiso no estaba regulado y si bien muchos comandantes de buque lo otorgaban, había quienes se aferraban a las antiguas costumbres navales y negaban "todo permiso a las tripulaciones para ir a tierra, no dándose cuenta de que al proceder así hacen una mala aplicación de su autoridad y ejercen una influencia perniciosa en la disciplina y moralidad de las dotaciones"[11]

El tema de la formación de oficiales de mar y de la marinería fue tratado nuevamente a fines de 1908, en un extenso y crítico artículo que señala las deficiencias del sistema vigente, que sólo contaba con una escuela de grumetes que había sido creada en 1901 y funcionaba a bordo del *Constitución*. Para el autor, que se iden-



Transporte *Constitución* buque en el que funcionó la Escuela de Grumetes principiando el siglo XX (AHM)

9 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 26-27.
10 *Revista de Marina* I, nº 3 (15/6/1907), pp. 86-92.
11 *Revista de Marina* I, nº 10, enero 1908, pp. 401-402.

tifica con las siglas A.L., dicha escuela no cumplía adecuadamente con sus funciones, en gran medida porque la mayor parte de sus estudiantes habían sido enviados a ella por sus familiares en vía de corrección. La propuesta que A.L. plantea es establecer un periodo de formación de dos años para la marinería, señalando que el tema de la formación de oficiales de mar sea encarado, de acuerdo a nuestras posibilidades[12].

También se abordó el tema de los uniformes del personal subalterno, puesto que el reglamento de uniformes aprobado en junio de 1905 dejaba algunos aspectos sin tratar, entre ellos el del uniforme de faena para la marinería y de algunas similitudes entre los uniformes de los oficiales y los oficiales de mar. Sobre ambos temas trató el teniente segundo Salaverry en una extensa carta dirigida al director de la revista en la que plantea algunas propuestas que eventualmente fueron incorporadas al referido reglamento. Finaliza su misiva indicando que la ha escrito convencido de que "la *Revista de Marina* es el mejor órgano para que el inferior emita sus ideas y sean estas conocidas del superior"[13]. Sobre estos mismos temas escribirían también el teniente segundo Faura y un colaborador que firma J.A.D., señalando el primero que los segundos comandantes deben velar, entre otras cosas, porque el personal de marinería que pasa a tierra lo haga con calzado; mientras que el segundo señala que se debe exigir a la Intendencia de Guerra, que confecciona los uniformes para la marinería, se ciña a lo estipulado en el reglamento correspondiente[14]. Al parecer, la calidad de los uniformes no era la adecuada, motivando que a finales de 1908 se volviera a abordar el tema, proponiéndose esta vez su adquisición en Gran Bretaña, tal como lo hacía la Armada Argentina[15].

Otro tema tratado con regularidad, especialmente por el primer ingeniero Pedro Valladares, fue el referido a la necesidad de formar ingenieros, electricistas y fogoneros peruanos para servir en las unidades de la Armada. El tema fue planteado de manera sostenida tanto en artículos como en cartas dirigidas al director, teniendo como particular aliciente el inminente arribo y luego el adecuado servicio de las plantas de ingeniería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*[16]. Tal como el editorial aparecido en el número de noviembre-diciembre de 1909 señala, nuestra armada no había optado por una solución práctica al problema de la formación del personal de máquinas. La totalidad de los ingenieros que servían a bordo eran contratados, siendo muchos de ellos extranjeros, lo que eventualmente generaba deficiencias en el servicio general de las naves. Ante esto, la *Revista de Marina* propuso que la Escuela Naval asumiera la

12 A.L. "Nuestro personal subalterno", *Revista de Marina* II, nº 21, diciembre 1908, pp. 446-449.
13 *Revista de Marina* I, nº 11, febrero 1908, pp. 458-461.
14 *Revista de Marina* II, nº 14, abril 1908, pp. 48-51; y nº 15, mayo 1908, pp. 103-105.
15 *Revista de Marina* II, nº 19, octubre 1908, pp. 363-365.
16 *Revista de Marina* I, nº 2 (15/5/1907), pp. 55-56; nº 3 (15/6/1907), pp. 96-98; nº 4, julio 1907, pp. 118-119 y 129-131; nº 5, agosto 1907, pp. 174-179; y II, nº 15, julio 1908, pp. 11-114.

tarea de formar a los ingenieros maquinistas que la Armada requería[17], propuesta que finalmente fue puesta en marcha en 1912[18].

Por la época en que apareció la revista se venía discutiendo la necesidad de crear un estado mayor general para que dirigiera la Armada. Cabe recordar que la Comandancia General de Marina había tenido una existencia irregular desde su establecimiento en setiembre de 1821, siendo así que no había sido restablecida después de la Guerra del Pacífico y la Armada era dirigida en la práctica por el Ministerio de Guerra y Marina a través de la Mayoría de Órdenes del Departamento. Para muchos oficiales navales ese esquema organizacional no parecía ser el más adecuado, siendo así que el capitán de fragata Paul de Marguerye, jefe de la misión naval francesa, había venido proponiendo desde 1906 la creación del Estado Mayor General de Marina. Este tema fue abordado por el teniente segundo Faura [Arufa] en abril de 1908, proponiendo que, tal como se había hecho en el caso del ejército, la jefatura del mismo recayera en un oficial extranjero[19]. Es poco probable que este artículo haya influido en la decisión que pocos meses después se tomó, pero lo cierto es que en agosto de ese mismo año Marguerye asumió la jefatura del recién establecido Estado Mayor General[20].

Un mes antes de esto se publicó un artículo firmado por Armand Lufeau, seudónimo de un oficial que no hemos podido identificar, que bajo el título "Programa Naval" planteaba la necesidad de elaborar un plan de mediano plazo para construir un poder naval adecuado a los intereses del país, superando la ya vieja costumbre de adquirir naves aprovechando las oportunidades. Sin entrar en mucho detalle, se señalaba que el referido plan debía considerar no sólo la adquisición de buques, "sino también la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras dependencias indispensables para una marina de guerra"[21].

Sólo un trabajo abordó temas históricos, el publicado por Rosendo Melo bajo el título "Combate Naval", que recogía los recuerdos del capitán de navío Miguel Ríos sobre el combate de Pabellón de Pica, llevado a cabo el 11 de febrero de 1836, entre el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Yanacocha*[22].

Un tercer ámbito cubierto por la *Revista de Marina* fue el referido a los acontecimientos navales tanto en el exterior como en el país, tema que al menos inicialmente

17 *Revista de Marina* III, nº 32 y 33, noviembre y diciembre 1909, pp. 198-202.
18 Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*, Callao, Escuela Naval del Perú, 1981, p. 75.
19 *Revista de Marina II*, nº 13, abril 1908, pp. 11-14, Arufa, "Necesidad de la creación de un Estado mayor en nuestra Armada".
20 Philippe Lástrele, "La misión naval francesa en el Perú (1905-1914), una ocasión perdida", *Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, s/f, pp. 202-203.
21 *Revista de Marina* II, nº 16, julio 1908, pp. 190-192.
22 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 20-25; y nº 2 (15/6/1907), pp. 65-69.

estuvo a cargo del capitán de navío José Ernesto de Mora. En el caso de las noticias nacionales se incluyeron los cambios de colocación y destaques de la oficialidad, llegando incluso a publicar en 1910 y 1911 los destinos de cada oficial[23].

Uno de los temas nacionales que más cobertura tuvo fue el referido a la Liga Patriótica Naval y a su propuesta de adquirir un buque escuela a vela para que los guardiamarinas pudieran adiestrarse adecuadamente. Para ello se organizó una gran colecta nacional, alentada por el esfuerzo llevado a cabo para la adquisición de los cruceros, la misma que para mediados de 1909 había logrado reunir catorce millones y medio de libras peruanas[24]. Sin embargo, a principios del siguiente año la Asociación Nacional en pro de la Marina, recientemente establecida en el seno de la Sociedad de Ingenieros, le encomendó al capitán de navío José Ernesto de Mora y a los capitanes de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel que emitieran un informe técnico sobre el referido buque escuela. Constituidos en junta, dichos oficiales opinaron que resultaba poco conveniente dotar a la Armada de una unidad de ese género, proponiendo en cambio que se aplicaran los fondos reunidos a la adquisición de sumergibles, debiendo asumir la Asociación la labor de continuar con el proceso de erogación iniciado por la Liga Patriótica. El entusiasmo de los miembros de la Asociación fue más allá, pues no sólo tomaron a su cargo dicha labor sino que iniciaron tratos con la firma italiana Laurenti para adquirir naves de ese tipo, tratos que debieron ser posteriormente desconocidos por el gobierno puesto que no era aceptable que una entidad privada mandase construir naves de guerra[25].

Pese a contar con el apoyo financiero del Ministerio de Guerra y Marina, la revista debió enfrentar algunas dificultades, siendo una de las más serias el limitado número de colaboradores y algunas resistencias encontradas entre cierto sector de la oficialidad. Si bien esto último era comprensible, pues tal fue el proceso que siguieron otras publicaciones del mismo género -como en 1912 habría de verificarlo el entonces capitán de navío británico Herbert Richmond al fundar la *Naval Review*-, lo primero resultaba más difícil de subsanar. Contribuyó a hacer más complicada la situación de la revista el que tanto el editor como la mayor parte de los colaboradores fuesen oficiales destinados a la Escuela Naval, la misma que en enero de 1908 dejó su antiguo local en el pontón *Perú* para pasar al transporte *Iquitos*, tomando parte de los viajes y comisiones que dicho buque llevó a cabo a lo largo del litoral nacional[26].

Todo ello llevó a que la redacción de la Revista de Marina planteara que la edición de la misma pasara a depender del Estado Mayor General de Marina, organización que tendría más facilidades para llevar a cabo esa labor en forma regular,

23 *Revista de Marina* III, nº 37 (31/12/1910), pp. 390-394; nº 38, enero 1911, pp. 426-431.
24 *Revista de Marina* I, nº 5 agosto 1907, pp. 181-182; nº 12, marzo 1908, pp. 486-489; II, nº 14, mayo 1908, pp. 63-65; nº 26 y 27, mayo y junio 1909, pp. 71-72.
25 *Revista de Marina*, II, nº 35 y 36, febrero y marzo 1910, pp. 328-334 y pp. 341-346.
26 *Revista de Marina*, I, nº 12, marzo 1908, pp. 512-517.

publicando además algunos informes que podían ser de utilidad para todos los oficiales, tales como los que "sobre la navegación fluvial en la región del Oriente han presentado los distinguidos jefes y oficiales enviados a esas regiones en comisión especial"; o los de los oficiales enviados en comisión al extranjero. No obstante la naturaleza de esta propuesta, los redactores de la revista señalaban que ella no debía ser considerada un órgano oficial de la Armada, sino que debía quedar independiente, permitiendo que los oficiales pudiesen "emitir libremente sus opiniones, propendiendo al mejoramiento de nuestro material y personal, exponiendo a la superioridad sus ideas"[27].

Pese a ello, la revista continuó apareciendo mensualmente hasta enero de 1909, iniciando luego un periodo en el que lo usual fue que se publicaran dos números juntos de manera bimestral. Al parecer, esto obedeció a problemas económicos, solventados en parte por el apoyo de sus suscriptores, que aceptaron doblar el monto de sus cotizaciones; y a la presión que se ejerció sobre el Ministerio de Guerra y Marina para eliminar la subvención que le otorgaba y fusionar la revista con el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*[28].

Esta lucha habría de durar casi un año, lapso en el cual la revista dejó de aparecer entre abril y noviembre de 1910 debido a la movilización general que se llevó a cabo a raíz del desconocimiento ecuatoriano del laudo arbitral que debía emitir el rey de España[29]. Lo cierto es que en diciembre



27 *Revista de Marina*, I, nº 12, marzo 1908, pp. 512-517.
28 *Revista de Marina* III, nº 26 y 27, mayo y junio 1909, pp. 39-41, "Nuestra revista".
29 *Revista de Marina* III, nº 37, 31/12/1910, "A nuestros suscriptores y a nuestros canges"

de aquel año la *Revista de Marina* volvió a aparecer, logrando sacar al menos otros tres números, el 38 (enero 1911)[30], 39 (febrero-marzo 1911) y 40 (abril-mayo 1911), antes de dejar de publicarse.

Lamentablemente, las dos colecciones de esta primera época de la *Revista de Marina* que se conservan en las bibliotecas navales peruanas se encuentran incompletas, no habiéndose podido encontrar ejemplares de estos tres últimos números.

Esta época inicial de la *Revista de Marina* deja ver el esfuerzo de un reducido grupo de oficiales por generar un espacio para exponer y debatir ideas en procura de mejorar el poder marítimo y naval de la nación. Como suele suceder en este tipo de casos, debieron vencer numerosas dificultades, siendo quizá la más seria la escasa colaboración que recibieron de algunos miembros de la Armada. Pero el esfuerzo había valido la pena, y la semilla plantada en 1907 volvería a germinar con más fuerza en 1916, al iniciarse la segunda época de la revista.

30 En el *Boletín de Guerra y Marina* VIII, nº 4, p. 240, se consigna haber recibido el nº 37 editado el 31 de enero de 1911. Curiosamente no se indica haber recibido los números siguientes, como sí lo hace la *Revista General de Marina* de agosto de 1911.



Comandante de la *America:* "Clavero era demasiado valiente para que lo vencieran los enemigos, por eso lo venció la naturaleza". (AHM)

Manuel Clavero y la *Revista de Marina*

CAPITÁN DE CORBETA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

Este año nuestra institución conmemora una centuria de dos hechos de suma relevancia en su devenir histórico. En primer lugar, destaca la llegada al puerto del Callao de los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi,* construidos en Gran Bretaña gracias a una colecta nacional y a la iniciativa del gobierno del presidente José Pardo y Barreda, en lo que podemos considerar una suerte de reivindicación histórica de su apellido, tan cuestionado por la malhadada decisión que tomara su padre el presidente Manuel Pardo y Lavalle hacia 1873, al no adquirir unidades navales con el pretexto de confiar la Defensa Nacional a una suerte de seguridad cooperativa incipiente basada en lo que él llamó "sus dos acorazados": Bolivia y Argentina. Todos sabemos en qué terminó tal absurdo.

El otro acontecimiento a destacar es la aparición del primer número de la *Revista de Marina* en abril de 1907, por iniciativa del Centro Naval del Perú, que apenas contaba con siete años de fundado. Ambos sucesos tendrían lugar poco después de que el gobierno civilista de Jose Pardo contratase a un oficial francés para dirigir la Escuela Naval, hecho que marcaría el inicio de la actuación de la Misión Naval francesa en nuestra institución, desde 1905 hasta 1914.

Como podemos apreciar, el gobierno de José Pardo aplicó una política naval que tuvo como sustento lo que hoy conocemos como lecciones aprendidas, aquellas que nos dejó, por lo menos en el plano militar, la Guerra del Pacifico. Es por ello que se prioriza el resurgimiento del poder naval, pilar fundamental de la defensa nacional. Sin embargo, aquella política naval no solo se limitó a la adquisición de material sino también abarcó la mejora de la preparación del personal naval. Por ello se moderniza la instrucción en la Escuela Naval con el auspicio de profesionales europeos, lo que fue acompañado poco después de una reorganización administrativa de la misma institución, gracias a la cual, por ejemplo, se gestaría el Estado Mayor General de Marina que funcionaría al año siguiente de la partida del Perú de la misión gala[1]. Es en esta Marina, que empezaba a resurgir de los escombros de la post guerra, en la que la breve pero fructífera carrera de Manuel Clavero se iría a desarrollar.

A este notable progreso, se suma la publicación por primera vez de la *Revista de Marina*, que fuera editada por el Centro Naval del Perú a iniciativa de su comité directivo que por aquella época presidía el Capitán de Fragata Toribio Rasgada, veterano de la guerra del Pacifico. Como primer director y redactor fue designado el Teniente Segundo Manuel Clavero, quien formaba parte del Comité Directivo del Centro Naval.

Clavero nació en Lima el primero de abril de 1879, en medio de las tensiones con Chile que a cada hora se incrementaban y que terminarían en la declaratoria de guerra al Perú. Fue bautizado dieciséis días después como Jose Manuel Sixto Clavero Muga, precisamente cuando la

1 Rodríguez Asti, John, "La misión naval francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, 2000.

Armada, a la que más tarde se incorporaría, se hallaba operando en el mar del sur contra sus adversarios. Fueron sus padres Jacinta Muga y Jose G. Clavero, siendo este ultimo, según consigna Alicia Castañeda, funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores[2].

Clavero hizo sus estudios en los colegios Instituto Peruano-Inglés y en el Liceo Internacional, ambos de la capital. En junio de 1897 su padre elevó una solicitud al Director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, para que su hijo Manuel de dieciocho años fuese admitido en ese centro de instrucción, para que, como era el deseo expreso de su progenitor, *siguiese la carrera de marino de la Armada Nacional*[3]. Finalmente, el postulante Clavero fue admitido el 12 de abril de 1898. Esta Escuela, fundada en 1896, tuvo poco tiempo de existencia, y contó entre sus directores a los entonces Capitán de Navío Manuel Melitón Carvajal y al Capitán de Fragata Juan Manuel Ontaneda, ambos personajes de muy destacado servicio en nuestra institución y en la vida política nacional. A fines del siglo antepasado la Escuela fue disuelta y se decidió separarlas en lo que sería la fundación de la Escuela Militar de Chorrillos y la reapertura de la Escuela Naval. Fue designado el pontón *Perú* como sede de la nueva etapa de nuestra alma máter, a la que Manuel Clavero se incorporó, ocupando el primer puesto al graduarse. En agosto de 1900 el Ministro de Guerra y Marina Capitán de Navío Manuel Melitón Carvajal, en atención a que Manuel Clavero había concluido sus primeros dos años de estudios en la Escuela Naval, mediante resolución ministerial lo nombra Aspirante de Marina, con lo que quedaba expedito para matricularse en el tercer año de estudios en el citado centro de instrucción. Finalmente, se graduó como guardiamarina el 3 de febrero de 1902, siendo Director de la Escuela el más tarde Contralmirante, Juan Manuel Ontaneda[4].

Junto con Manuel Clavero se recibieron otros cuatro compañeros de promoción, todos ellos a excepción de Clavero, por fallecer joven, pasaron al retiro ostentando el grado de Capitán de Navío: Juan de Altahus Dartnell, quien fuera Director de la Escuela Naval y Jefe de Estado Mayor General de Marina, José Gálvez Chipoco con los años Comandante del BAP *Almirante Grau* y Director de la Escuela Naval, Julio Goycochea Álvarez quien ejerciera la Comandancia General de la Escuadra, y Ernesto Salaverry Salaverry quien llegó a ser Jefe del temprano Servicio Hidrográfico.

La promoción 1902 sería la primera de la nueva etapa de la Escuela Naval, que ya no volvería a ser interrumpida hasta la fecha. Debido a la carencia de medios en nuestra Armada para que tanto alumnos como guardiamarinas, realizasen prácticas a bordo, el gobierno de Eduardo López de Romaña decidió comisionar a la promoción 1902 a la Armada Argentina.

---

2 Castañeda, Alicia, *Reseñas biográficas de oficiales de marina 1500 - 1930* Lima, Instituto de Estudios Histótico-Marítimos del Perú, 1999

3 Clavero, Manuel. Legajo Personal. Archivo Histórico de Marina.

4 Ortiz Sotelo, Jorge, *Escuela Naval del Perú. Historia ilustrada* La Punta-Callao, Escuela Naval del Perú, 1981.



Cañonera fluvial BAP. *América*, nave vencedora en el combate de La Pedrera bajo las órdenes de Clavero (AHM)

Características de la cañonera *América*

Eslora: 41,1 m

Manga: 6,2 m

Calado: 1,52 m

Deplazamiento
a plena carga: 240 toneladas

Armamento (1911):

- Dos cañones Armstrong de 37 mm
- Una ametralladora Madson
- Poseía además el siguiente armamento menor:
  33 rifles Malincher; 33 espadines; 23 sables de abordaje
- Dos máquinas alternativas de triple expansión Plenty & Sons con 150 HP de potencia y 300 rpm c/u
- Dos claderas multitubulares de tubos de agua

Velocidad: 11 nudos

Datos de Construcción:

Construida en 1904 en el astillero Tranmere Bay Development Co. Ltd. Birkenhead, Liverpool, Gran Bretaña.

Dotación (durante el combate de La Pedrera)

- Dos oficiales de cubierta
- Tres oficiales maquinistas
- Trece maquinistas
- Dieciocho tripulantes
- Capacidad para transportar 50 hombres de tropa con equipo y víveres

Un vez llegados a la Patria de nuestro Libertador, los guardiamarinas fueron destinados a la fragata *Presidente Sarmiento*, en la que navegaron a diferentes puertos del mundo como Kiel, Cádiz, Liverpool, entre muchos otros.

Clavero fue también destacado al crucero Buenos Aires, al destructor *Entre Ríos* y al apostadero naval de Río Santiago.

Al término de la Comisión en 1905 los jóvenes oficiales regresaron al Perú. Ese mismo año, el primero de febrero, el guardiamarina Clavero fue ascendido a Alférez de Fragata por decreto supremo del gobierno de José Pardo cuyo Ministro de Guerra y Marina fuera el entonces Coronel Pedro E. Muñiz, de destacada actuación a favor de la Marina de Guerra del Perú.

Al año siguiente, 1906, el Alférez de Fragata Manuel Clavero es nombrado en la Escuela Naval, con el cargo de instructor de Hidrografía y Maniobra, que ejerce hasta inicios de 1908, en que es destinado al transporte *Iquitos*, unidad designada como nueva sede de la Escuela Naval en reemplazo del pontón *Perú*, cuyas precarias condiciones de flotabilidad ponían en riesgo la seguridad de los alumnos. En este buque, Clavero sirvió a órdenes del entonces Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres, distinguida figura de la Armada del Perú, más tarde Contralmirante, y que en ese momento se desempeñaba como Comandante de la referida unidad y como Director de la Escuela Naval. Clavero se incorporaba a la dotación del *Iquitos* como Oficial del detall.

Meses antes, como dotación de la Escuela Naval se le encarga, en adición a sus funciones, la tarea de dirigir la naciente *Revista de Marina*. Según el comandante Ortiz Sotelo, Clavero debió demostrar ciertas aptitudes intelectuales para que se le diera tal responsabilidad. Ese año, el 27 de julio, Clavero recibe la efectividad en el grado de Teniente Segundo, tal cual se establece en el artículo 702 del Código de la Marina Militar, efectividad que exigía la aprobación de todas las materias indispensables para ejercer el cargo de Segundo Comandante.

En diciembre de 1909 el Teniente Primero Manuel Clavero Muga es nombrado Comandante de la cañonera *América*, unidad fluvial construida en Gran Bretaña cinco años antes y que servía en la Amazonía peruana desde inicios de 1906. El Teniente Clavero se traslada a Loreto para tomar posición de su primer y fatalmente único comando.

Aquí hacemos una breve interrupción para destacar la importante labor que cumplió la Marina de Guerra del Perú con su presencia en nuestra amazonía, que se inicia durante los primeros años de la República tal como lo recuerda nuestro distinguido historiador naval Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado. Muchas son las expediciones que los marinos van a realizar desde entonces por el gran río Amazonas y sus afluentes. Poco antes de la llegada de Clavero a la ciudad de Iquitos, el Teniente Segundo German Stiglich, meritorio explorador e historiador naval, se había adentrado en los ríos Pachitea, Ucayali, Mihahua, Serjali, Caspajali, Manu y Alto Madre de Dios.

En Madre de Dios, ese mismo año, el Comandante Juan Manuel Ontaneda y su segundo, el más tarde Contralmirante, Jose Olivera, exploraron las montañas de

la provincia de Carabaya. En aquel año, también, el Capitán de Fragata Pedro Buenaño y el Teniente Primero Óscar Mavila trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo a la del Ucayali. Como esta, muchas otras acciones realizó la Marina de Guerra del Perú en favor de la integración del territorio nacional y la comunicación con las comunidades autóctonas más alejadas de nuestra Patria. Así pasó Clavero a integrar una distinguida lista de marinos exploradores, cuya figura más notable fue el Contralmirante Eduardo Carrasco Toro Valdez[5].

Durante casi dos años Clavero exploró los ríos Marañón, Napo y el Cururay, como anota el Comandante Ortiz Sotelo, levantando planos, determinando latitudes y efectuando apuntes sobre la región amazónica. A principios de 1911 el Comandante del *América* recibió la orden de hacer dos viajes más a los ríos Pachitea y Putumayo, que se extenderían a los ríos Igaraparaná y Caraparaná. En aquellas aguas tan distantes de la civilización, la *América* iba en busca de tropas colombianas que, según se había informado, habrían ocupado territorio nacional. En efecto, poco después quedaría evidenciado que tropas expedicionarias de Colombia, dirigidas por el General Gamboa, habían violado nuestra soberanía en la zona cercana al Puerto de Córdova, denominada La Pedrera. El gobierno peruano, en respuesta, dispuso la intervención de las FFAA para desalojar a los colombianos, mediante una expedición de unidades terrestres y navales al mando del Teniente Coronel Óscar R. Benavides, quien mas tarde fuera Presidente de la República y Gran Mariscal del Perú.

Para el 28 de junio de 1911 la cañonera *América*, comandada por el Teniente Primero Manuel Clavero, retorna de sus viajes por el Putumayo y se suma a otras embarcaciones como Loreto, Tarapoto y Estefita, que se encontraban listas para iniciar la Expedición Reivindicadora del Caquetá, al mando del comandante Benavides, que a su vez era comandante del Batallón de Infantería N° 9.

Emprendido el viaje, éste se vio retrasado por las pésimas condiciones en las que se encontraba la *América*, única embarcación armada; pese a ello, la expedición continuó hasta llegar el 8 de julio al Avati-Paraná en las bocas del Yapurá,



Teniente segundo Héctor Mercado segundo de Clavero en la *América (AHM)*

5 Romero Pintado, Fernando, *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1833-1933)*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, Ministerio de Marina, 1983, tercera edición.

continuando la búsqueda de las tropas colombianas.

Una vez alcanzadas, las dificultades empezaron. La distribución y atrincheramiento de las fuerzas al mando de Gamboa hacía casi improbable el paso del convoy peruano. Ante la negativa colombiana para la desocupación del territorio y vencido el plazo que le otorgara el Comandante Benavides, quien se hallaba a bordo de la cañonera *Loreto*; a través de un documento conminó a los colombianos para que se retiraran a su país en forma pacífica y desocuparan lo que no les pertenecía. Dada la negativa del invasor, el 10 de julio se inició la acción naval.

Aprovechando la espesura selvática, durante los tres primeros días se produjeron bajas a bordo, debido a los ataques realizados por las tropas colombianas. A pesar de ello, el 12 de julio los buques peruanos lograron desembarcar sus tropas en tierra.

Cuando los soldados peruanos irrumpieron en la selva, no encontraron resistencia alguna, ya que la guarnición colombiana se había retirado presurosa, dejando pertrechos y material de guerra abandonados. Tras la inmediata batida se logró capturar algunos prisioneros, entre ellos el General Valencia, Jefe del Estado Mayor de Gamboa. Cabe destacar aquí que el combate de La Pedrera, que duró tres días, fue una acción conjunta victoriosa de las Fuerzas Armadas de la época, en la que tuvo una destacada actuación la *América* y particularmente su comandante, que luchó con valor y maniobró adecuadamente su unidad para permitir que se cumpla uno de los principios del empleo del poder naval, es decir, su proyección hacia tierra.

A pesar de que nuestras armas resultaron vencedoras y la Expedición de Benavides hizo su entrada triunfal en Iquitos, donde los victoriosos fueron aclamados por el pueblo de Iquitos, Clavero y otros miembros de la expedición fueron atacados por el paludismo días después de la victoria. Desafortunadamente, el victorioso Comandante de la *América* fallecería en la capital de Loreto a consecuencia de esta enfermedad, el 11 de agosto de 1911. Según consigna el Comandante Ortiz Sotelo, el sepelio de Clavero fue muy concurrido, habiéndose congregado más de cuatro mil personas para darle el último adiós en la casa mortuoria y en el velorio realizado en el salón de sesiones del Concejo Provincial. Clavero fue enterrado con uniforme de Teniente Primero, y al referirse a él la costumbre ha hecho que se le conozca como el Teniente Clavero. Sin embargo, al parecer, Manuel Clavero antes de luchar en La Pedrera era ya Capitán de Corbeta graduado, es decir estaba expedito para ostentar ese grado en espera de recibir la plaza correspondiente, que debía obtener al hacerse efectivo el grado. Según el diario *El Comercio* en la edición de la tarde del 31 de julio de 1911, el Ministro de Guerra y Marina ascendió a la clase de Capitán de Corbeta al Capitán de Corbeta graduado Manuel Clavero ese mismo día. Sin embargo, este ascenso no se encuentra consignado en su legajo personal.

Años más tarde, en 1933, se colocó un busto suyo en la Plaza Victoria de Iquitos. Más tarde la Marina de Guerra dio el nombre de Teniente Clavero a uno de sus Liceos Navales.

Como anotó el Comandante Romero,

el primer Director de la *Revista de Marina* fue un hombre serio, inteligente y bondadoso para juzgar a los demás, lo que lo hizo ganarse la estima de los pobladores de Loreto que lloraron su muerte. En el impulso de la *Revista de Marina*, Clavero dejó la huella de su espíritu.

La *Revista de Marina* nació como un órgano del Centro Naval, durante la etapa que el historiador naval Capitán de Navío José Valdizán Gamio ha llamado de *Restablecimiento*. El Cuerpo de Oficiales de aquella época pudo contar desde ese momento con una tribuna para expresar sus ideas sobre materias profesionales, donde no solamente colaboraron oficiales de marina sido también civiles destacados como el historiador José Rosendo Melo.

En su presentación, la nueva revista expresaba que cualquier persona perteneciente a las diferentes clases de la Armada, así como los particulares, siempre y cuando fuesen socios del Centro Naval, tenían derecho a expresar sus ideas en la revista, aunque la Dirección no se hacia responsable de las ideas emitidas por los autores.

Su primer número, bajo la dirección de Clavero, apareció el 15 de abril de 1907 con la clasificación de Año I y N° 1, habiendo sido impreso en la oficina Tipográfica de la "Opinión Nacional" ubicada en la calle Gremiso N° 441 en el Centro de Lima[6].

Pocas revistas en el país pueden jactarse de tener la continuidad que ha tenido hasta hoy la *Revista de Marina*, y por cierto es justo rendir un homenaje a quien fuera su primer Director, puesto que el Comandante Clavero nos ha dejado testimonio de la importancia que implica contar con publicaciones que sirvan de soporte intelectual al accionar del poder naval. En su primer editorial como Director, Clavero destaca que el resurgimiento de "nuestro poder naval" –lo que nos hace intuir que leyó a Mahan– debía ir aparejado con la expresión del estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar. Este interés intelectual de Manuel Clavero presumiblemente recibió la influencia, como anota el Comandante Ortiz Sotelo, de su padre y, tal vez, añadiría la de Manuel Melitón Carvajal, quien fuera Director en la Escuela Naval cuando nuestro personaje realizaba sus estudios en ella, además de ser un héroe de la Guerra del Pacifico, fue un distinguido intelectual que se cuenta entre uno de los gestores de la desaparecida *Revista Militar y Naval* publicada en 1888.

A continuación podemos leer algunas de las ideas puestas de manifiesto por el primer Director de nuestra revista, en el editorial del primer número:

Es en el periodo de paz, en el que el oficial de marina debe preocuparse en almacenar el mayor caudal de conocimientos, a fin de penetrarse con calma del espíritu de ellos, a la vez que sus aplicaciones en los momentos supremos, porque no es la guerra misma la que puede dar la educación militar; ella no hace sino perfeccionarla; y por lo mismo, su estudio debe practicarse antes de pensar en hacerla...

6 *Centro Naval del Perú, 100 años, Lima, Centro Naval del Perú, 2000*

(...) No basta tener elementos de defensa; necesario es saberlos emplear y sacar de ellos su rendimiento máximo en la acción; pues no siempre la fuerza bruta es la que vence en las luchas materiales por la vida de las naciones y muchos ejemplos hemos tenido últimamente que confirman este aserto, mostrándonos que la solución favorable no es del que solo esgrime el acero, sino del que llama, además, en su ayuda, al cerebro preparado por el estudio para la guerra...

...Al interés de los profesionales, debe unirse el entusiasmo siempre creciente de los civiles en la consecución de este ideal; y, si llega a realizarse, se obtendrá en cambio la tranquilidad de nuestros hogares, porque desgraciadamente, como nos lo muestra la historia de [los] últimos tiempos, no se ha podido evitar, a pesar de la existencia de fórmulas, altruistas y desprovistas de todo espíritu guerrero, las soluciones por las vías bélicas.

En la conmemoración de la primera centuria de nuestra prestigiosa revista dedicamos estas líneas a la memoria del Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga, su primer director, vencedor de La Pedrera.



Blindado peruano *Huáscar*, buque que al mando del Gran Almirante Miguel Grau, durante seis meses desafió a la poderosa Escuadra chilena.
(Reproducido de Hill, Richard. *War at Sea in the Ironclad Age*. p. 185)

El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*

CAPITÁN DE FRAGATA JOHN RODRÍGUEZ ASTI



La denominada "Campaña Naval" desarrollada a inicios de la Guerra del Pacífico, fue un episodio que ha quedado registrado en la historia naval, porque prácticamente un solo buque, el blindado peruano *Huáscar*, enfrentó exitosamente a una Escuadra inmensamente superior en lo que a medios materiales se refiere. El accionar de Grau, sus hombres y su nave, no sólo paralizó el esfuerzo del entonces enemigo en el mar, sino que impidió pudiese proyectar sus fuerzas sobre territorio peruano.

Durante el periodo comprendido entre los meses de mayo y setiembre de 1879, la Escuadra chilena, bajo un concepto estratégico ofensivo, falló en obtener el control del mar, frente a una Escuadra peruana disminuida aún más luego del desastre en Punta Gruesa, pese a contar con los elementos navales necesarios para hacerlo. El infructuoso bloqueo en Iquique, la pérdida de la *Esmeralda* en dicho puerto, la fracasada expedición al Callao para destruir a las naves peruanas y las incursiones sobre costas chilenas, hechos a los que se sumó la captura del transporte *Rímac* en julio de 1879, demostraron serios errores de apreciación hacia sus oponentes, por parte de los mandos navales chilenos.

A través del tiempo, la versión que ha trascendido sobre lo ocurrido en aquel conflicto no ha mostrado necesariamente la manera de cómo en Chile, sus autoridades políticas y más aún sus mandos navales, tuvieron que afrontar durante casi seis meses, el hecho que un solo buque, inferior en poderío a sus blindados, lograse burlar todos sus planes y esfuerzos por lograr el control del mar.

Al respecto, existe un episodio que ha pasado casi inadvertido, que puede demostrar el gran temor que despertó el *Huáscar* y su exitosa campaña en el país sureño, el mismo que será materia del presente artículo.

A principios de 1879, el Gobierno de Chile envió a Europa una comisión naval conformada por el capitán de navío Luis Alfredo Lynch[1] y su hermano, el teniente 1° Luis Ángel Lynch, la misma que fue puesta a órdenes de la legación chilena en París, por ese entonces a cargo del diplomático Alberto Blest Gana[2]. Las instrucciones impartidas a ambos oficiales,

1 Lynch Zaldivar, Luis Alfredo (Santiago, 1834-Paris, 1883). Nacido en Santiago, ingresó a la Armada en 1848, y era hermano de Patricio y de Julio, ambos marinos. Siendo capitán de navío, Luis Alfredo Lynch fue enviado a Europa y se hallaba en París como jefe de la Comisión naval chilena, cuando se produjo la Guerra del Pacífico. Durante el conflicto se encargó en coordinación con el Ministro de Chile en París y Londres, Alberto Blest Gana, de supervisar la construcción del crucero *Arturo Prat* la compra de per trechos navales, así como de intentar desbaratar los esfuerzos peruanos en la adquisición de buques y material bélico. Por sus servicios en Europa, fue ascendido a contralmirante, grado con el cual falleció en París, el 3 de diciembre de 1883.

2 Alberto Blest Gana (Santiago, 1830-Paris, 1920). Novelista y diplomático chileno, considerado el padre de la novela chilena. Fue hijo del irlandés William Blest y de la chilena María de la Luz Gana López. Real izó sus estudios en la Academia Militar y los perfeccionó en Francia. De tendencia liberal, fue nombrado intendente de la provincia de Colchagua y a partir de 1866 fue representante diplomático de Chile en Washington, Londres y París. Entre los logros más exitosos para su país destacan la compra de buques y armamento en Inglaterra, Francia y Alemania durante la Guerra del Pacífico. También participó en la negociación limítrofe con Argentina, pero con menor suerte que en sus actividades anteriores.





La cañonera argentina *República*, fue una de las cuatro del tipo Rendel construidas en Inglaterra entre 1874 y 1876. Tenía un desplazamiento de 416 toneladas, una eslora de 32,3 m, y se hallaba artillada con un cañón Armstrong de 240 lbs. Su planta propulsora le permitía un andar de hasta 9 nudos. (Museo Naval de la Nación Argentina. Cortesía Carlos J. Mey).

consistían en contratar la construcción de nuevos buques de guerra para su armada específicamente dos buques del tipo cañonera, similares a las construidas para el Gobierno argentino el año anterior. Las naves argentinas pertenecían a un tipo de cañonera diseñada por el arquitecto naval británico George W. Rendel[3], cuya construcción se hizo muy popular en aquellos tiempos en algunas de las armadas más importantes de la época, y que han pasado a la historia bajo el nombre de "Cañoneras Rendel" o "*Flat iron gunboats*", denominación dada por la forma de sus cascos, que hacían recordar a las planchas de ropa a vapor de la época.

Un diseño de buque relativamente exitoso: las cañoneras Rendel

En la segunda mitad del siglo XIX, la Real Armada británica construyó una cantidad considerable de naves clasificadas como "cañoneras". El origen de este tipo de nave, se remonta a la Guerra de Crimea (1854-55). Inicialmente, se trataba de bu-

3 George Rendel (Londres, 1833 - Nápoles,1902). Ingeniero naval británico que alcanzó renombre por sus diseños de buques de guerra innovadores. En 1859, por invitación del industrial William Armstrong, ingresó a trabajar en su empresa ubicada en Elswick-on-Tyne, Newcastle. Posteriormente, fue hecho socio de la Elswick Ordnance Company, empresa dedicada a la fabricación de artillería que también pertenecía a William Armstrong. En dicha empresa, conjuntamente con el capitán de artillería Andrew Noble, se dedicaría al diseño y desarrollo de artillería pesada. En la década de 1860, Armstrong incursionó en la construcción naval, y luego de asociarse en 1862 con Charles Mitchell, propietario del astillero Low Walker, fundaron la compañía Armstrong, Mitchell & Company. Sería en dicho astillero en el que George Rendel, como ingeniero y diseñador, se encargaría de la mayor parte de los proyectos de construcción, habiendo sido el creador de nuevos tipos de buques, tales como las cañoneras y los cruceros protegidos. El éxito de sus diseños se tradujo en una gran demanda para el astillero Armstrong, el cual, en 1896, tenía en gradas 20 buques en construcción. Entre 1882 y 1885 Rendel fue designado como asesor civil profesional del Almirantazgo, y luego de haber cesado en el cargo, viajó a Italia en donde radicó definitivamente, laborando por unos años en una empresa subsidiaria de Armstrong en Pozzuoli. (Walker, Fred M. "Pioneers of Ship Designand Construction. George Wightwick Rendel", en *Rina Affairs. The Newsletter of the Royal Institution of Naval Architects*, abril 2003, p.6.)





Cañonera británica HMS *Staunch*, primera de su tipo en ser diseñada por George Rendel. (Cortesía Carlos J. Mey).

ques con casco de madera de poca eslora y desplazamiento (de 300 a 500 toneladas), que portaban dos piezas de 60 libras y propulsados por una pequeña planta a vapor dotada de una hélice, cuya función era la de servir de pequeñas baterías flotantes para el bombardeo de posiciones fortificadas en tierra. En los 40 años que siguieron a este conflicto, el diseño de este tipo de nave evolucionaría, siendo construidas de hierro y luego de acero, llegando las de mayor tamaño a desplazar hasta 1.280 toneladas, y dotándoseles de aparejo para travesías prolongadas. Sin embargo, lo que no cambiaría sería el concepto de emplearlas como baterías flotantes en acciones costeras, y a lo largo de su existencia, en especial en la Real Armada, fueron destinadas a misiones en ultramar, en expediciones punitivas y en conflictos menores.

En adición a las cañoneras de diseño tradicional, hacia mediados de la década de 1860, el arquitecto naval inglés George Rendel quien laboraba en el astillero británico Armstrong, diseñó un nuevo tipo de cañonera, que como ya se mencionó, tuvo gran acogida, por lo que se construyeron en número considerable para varias armadas hasta fines de la década de 1870. Dentro de las armadas que encargaron su construcción, estuvieron la Real Armada británica, las colonias australianas, Argentina, China, Dinamarca, Holanda, Noruega, Rusia y Suecia.

Las cañoneras Rendel se caracterizaban por su tamaño pequeño, una reducida relación eslora/manga, poco calado, una planta propulsora a vapor que accionaba dos hélices para una mayor maniobrabilidad, así como por llevar a bordo, como



arma principal, un cañón de avancarga de grueso calibre, montado sobre una cureña fija con un sistema hidráulico para colocarlo en posición de carga.

Este tipo de cañoneras había sido concebida por Rendel para emplearse como defensa de puerto y capacidad oceánica limitada[4]. Su diseño satisfacía uno de los requerimientos del Gobierno británico, que se hallaba empeñado en el desarrollo de una política de defensa territorial, que contemplaba la protección de sus costas en caso de un intento de invasión, así como la protección de sus principales puertos ubicados en la costa Este, ante la posibilidad de ser bombardeados por buques blindados. Esta solución era considerada menos costosa que la fortificación de sus puertos.

Cabe mencionar que la característica más resaltante de las cañoneras diseñadas por Rendel, consistente en montar un cañón de grueso calibre en un buque pequeño y emplearlo como una "cureña flotante", surgió coincidiendo con una necesidad de la fábrica Armstrong, ante la imposibilidad temporal de efectuar las pruebas de sus cañones en tierra en el área cercana a sus instalaciones, debido a las



Ingeniero naval británico George Rendel (RINA)

permanentes quejas de las poblaciones aledañas[5]

Esta alternativa fue puesta en práctica el 21 de octubre de 1865, y luego de efectuar varias pruebas, George Rendel tuvo la idea de construir un buque pequeño con la estabilidad necesaria para dotarlo de una pieza artillera de gran calibre y que pu-

4 La idea de Rendel consistia en emplear varias naves de este tipo dotadas de artillería de gran calibre, atacando simultáneamente a las naves incursoras desde diferentes direcciones y a corta distancia, maniobrando rápidamente gracias a contar con dos hélices. Se consideraba que por su movilidad estas pequeñas, pero poderosas naves, pondrían en aprietos a cualquier escuadra enemiga que intentase atacar un puerto. A pesar de contar con artilleria poderosa, no contaban con blindaje y su protección contra la artillería enemiga la confiaban a su pequeño tamaño y poco francobordo.
El sistema de maniobra del cañón a bordo de estas cañoneras era enteramente hidráulico y la dotación de artilleros, comúnmente conformada por 16 hombres, a bordo era de sólo 9. Para facilitar la maniobra de recarga, Rendel diseñó un sistema que permitia retraer el cañón completamente hacia abajo.
Para apuntar con una mayor precisión, las cañoneras Rendel se hallaban preparadas para cambiar su rumbo rápidamente gracias a sus dos hélices. Una de las cañoneras británicas de este tipo, la HMS *Staunch*, por ejemplo, podia virar en redondo en 2 minutos y 45 segundos.

5 Brook, Peter, *Warships for Export.* Londres, World Ship Society, 1999, p.45



diera ser empleado como batería flotante móvil. La idea pronto fue hecha realidad en el astillero Armstrong en Tyne, con la construcción de la cañonera HMS *Staunch*. Esta nave entró en servicio en diciembre de 1867, y fue la primera de siete naves de su tipo construidas posteriormente para la Real Armada británica.

La construcción de un buque para dar caza al Huáscar *y a la* Unión

Pese al interés inicial por construir dos cañoneras similares a las argentinas, dicho plan fue dejado de lado por las propias autoridades navales chilenas, no mucho después de iniciada la guerra contra el Perú, y esto se debió principalmente por el eficaz accionar de los buques peruanos en interrumpir las líneas de comunicaciones y el hostigamiento contra el litoral norte de Chile durante los primeros meses de la contienda. Esta fue la razón principal que hizo plantear la necesidad de buscar buques superiores en andar y artillería y, en consecuencia, de distinto diseño a las cañoneras Rendel originalmente requeridas. La imposibilidad de los mandos navales chilenos de lograr la captura de los buques peruanos *Huáscar* y *Unión*, que demostraron ser presa difícil para los muy superiores blindados chilenos, fue un factor no previsto en su estrategia de guerra contra el Perú.

La explicación de este cambio de idea se puede hallar en una carta que años más tarde, dirigiera el propio Blest Gana al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago, parte de cuyo contenido es el que se transcribe a continuación:

...Declarada la guerra entre Chile y el Perú en Abril del mismo año e iniciadas las correrías de los buques peruanos Huáscar y Unión a lo largo del litoral de Chile, se vio que no se necesitaban ese número de cañoneras de poco andar sin



Corbeta peruana *Unión*. Luego de la pérdida de la fragata blindada *Independencia*, al igual que el *Huáscar*, se convirtió en uno de los objetivos de la Escuadra chilena (AHM)



condiciones marineras, condenadas a permanecer adheridas a las costas y en mares bajos, sino buques rápidos, capaces de hacerse a la mar, conduciendo con velocidad inusitada una artillería poderosa ante la cual, desaparecerían como nula la resistencia de las corazas de los buques enemigos. Era además necesario asegurar la pronta conclusión y entrega de la nave o naves que se ordenasen, y un costo aproximativo módico, puesto que el país necesitaba de todos sus recursos para hacer la guerra.

Estas ideas precedieron a la construcción del tipo original del "Arturo Prat", crucero capaz de alcanzar una velocidad de 16 millas por hora, llevando dos cañones de 24 toneladas de doble cámara, de fuerza para reforzar en cualesquiera circunstancias y fácilmente los blindajes del enemigo, y susceptibles de ser servidas por medio de maquinaria hidráulica con expedición inusitada. Todo esto se consiguió en un espacio relativamente corto y con un gasto de solo £ 80.750, precio de construcción según contrato.

Ese buque que correspondía perfectamente a las necesidades del momento, consultaba solo un propósito en que la legación y la comisión naval se hallaban de acuerdo, con mayor mérito, sin duda, de parte de esta última, presto que sus miembros estaban naturalmente llamados a prestar sus servicios militares a bordo de dicha nave.

El plan del buque consultaba únicamente los medios de ofender eficazmente y fuera de su extraordinaria velocidad que le permitiría mantener las distancias de su elección, para nada tomaba en cuenta la comodidad y la seguridad de los que debían batir a su bordo. Era en fin, un buque destinado a castigar i poner punto [final] inmediatamente a las correrías del "Huáscar" y la "Unión", sin reparar en los sacrificios personales a que nuestros marinos quedarían sujetos, y el proyectarlo así era responder a la vez a los deseos manifestados por el Supremo Gobierno y a la aspiración general inequívocamente manifestada por la nación entera[6]

La construcción del *Arturo Prat*, buque concebido, como se ha visto, para dar caza principalmente al blindado peruano *Huáscar*, es un episodio que ha pasado casi desapercibido por los estudiosos de aquel conflicto, y son escasos los autores que lo han tratado, pero la información por ellos consignada, confirma el verdadero propósito de su construcción[7]

---

6 Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC). Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Oficios de la Legación de Chile en Francia. V. 411.Doc. Nº 64.

7 Al respecto, en años recientes el tema ha sido tratado de manera muy breve por dos autores chilenos. El primero de ellos ha sido Rodrigo Fuenzalida Bade, quien en el tomo 2º de su obra *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, menciona que: "La acción exitosa del monitor peruano contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas... hizo surgir en Chile, la idea de contar, cuanto antes, con una nave de acero de alta velocidad". El segundo autor ha sido el capitán de navío Fernando Thauby García, quien en un artículo sobre la Guerra Ruso-Japonesa, publicado en la *Revista de Marina* de Chile en 1990, menciona que "en 1879, y como reacción a la exitosa campaña del *Huáscar*, contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas, apoyándole en su mayor velocidad, se había mandado a construir en Gran Bretaña un crucero de 1.350 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, denominándolo *Arturo Prat*. Para el caso del Perú, el único autor que menciona la construcción del *Arturo Prat*, ha sido el sociólogo e historiador Enrique Amayo, en su libro *La Política británica en la Guerra del Pacífico*. Sin embargo, no hace ninguna referencia al propósito para el que fue construida dicha nave.



Sin embargo, se debe mencionar que el tema fue conocido en su momento a través de algunas informaciones obtenidas por diplomáticos y marinos peruanos en el extranjero, tal como se verá más adelante.

El crucero Arturo Prat*: sus características, misión e historial*

Vista la necesidad urgente de contar con una nave superior en todo sentido a las de la Escuadra peruana, los mandos navales chilenos buscaron un diseño distinto al de las cañoneras Rendel. Este requerimiento se vió reforzado, aun más, luego de ocurrido el combate de Iquique, que tuvo como resultado la pérdida de la corbeta chilena *Esmeralda* después de ser espoloneada por el *Huáscar* y la muerte en combate de su comandante, el capitán de fragata Arturo Prat.

Lo acontecido en Iquique, sumado al exitoso accionar inicial de las naves peruanas en sus incursiones sobre costas chilenas, debió causar en Chile la impresión de hallarse frente a una nave casi imposible de capturar, a pesar de contar con dos blindados superiores en todo sentido al *Huáscar* peruano. Sin lugar a dudas, la habilidad de Grau contribuyó notablemente a que se sobrevalorase la capacidad que en realidad poseía el blindado a su mando.

Por otro lado, considerando que la construcción de un buque de guerra demandaba un proceso no menor a un año, podría ser un indicador de que en Chile existiese la creencia que la guerra se prolongaría mientras que el monitor peruano no fuese destruido.

Por ello, hallamos justificados los lamentos del Presidente chileno Aníbal Pinto, cuando el 11 de agosto de 1879 le escribe al Secretario de Guerra Rafael Sotomayor, manifestándole: *"La noticia de la captura del Rímac... la interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del Rímac, me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra"*[8].



Sir Edward Reed, arquitecto naval británico, de afamada reputación en su época. Como Jefe y Constructor Principal de la real Armada, tuvo a su cargo el diseño de las principales unidades británicas entre 1863 y 1870. Fue también quien diseñó los blindados chilenos *Almirante Cochrane* y *Almirante Blanco Encalada*

Sin embargo, la suerte estaba echada para el Perú, puesto que en tanto se gestionaba la construcción del *Arturo Prat* en Gran Bretaña, el "cataclismo" político que trajo consigo la captura del *Rímac*

8 Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955, v.1,p.236.



llevó a que los conductores de la guerra, ante la imposibilidad de iniciar la campaña terrestre para invadir el sur peruano, determinaran que el hundimiento del *Huáscar* era prioritario e indispensable para proseguir sus planes.

Mientras que en Chile se concebía un plan para capturar al *Huáscar* con los medios disponibles, en Europa los hermanos Lynch se encargaban de concretar la construcción de un buque de caracteristicas superiores en velocidad y artillería al de las naves peruanas. Para ello, se contactaron con el astillero Elswick, ubicado en Low Walker, el mismo que formaba parte de la Casa Armstrong. Para diseñar el buque de acuerdo a sus especificaciones, se contó con la participación del propio George Rendel y del renombrado arquitecto naval Sir Edward Reed[9]. La decisión de involucrar a Reed se justificaba, por un lado, en la medida en que aquél había sido el diseñador de los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, y por otro, que ni bien iniciado el conflicto, fue contratado como asesor por el Gobierno de Chile a órdenes directas de Alberto Blest Gana, quien como ya se mencionó, se desempeñaba como Ministro Plenipotenciario de Chile en París y Londres. En el Archivo Histórico Nacional de Santiago existen varios legajos con correspondencia que confirman la relación laboral que mantuvo Reed con el Gobierno de Chile durante la guerra y después de ella.

Al momento de diseñarse el buque que luego sería bautizado *Arturo Prat*, se aplicaron conceptos que posteriormente darían lugar a la aparición de los cruceros protegidos, puesto que siendo requisito disponer de una velocidad muy superior a la del *Huáscar* y de la *Unión*, se concibió una nave imbatible frente a las existentes en este lado del Pacífico sudamericano, no obstante de carecer de blindaje.

Rendel y Reed lograron combinar artillería poderosa y gran velocidad, a costa de sacrificar blindaje, y el producto resultante fue un crucero de 1.380 toneladas de desplazamiento, 67 metros de eslora, 9,8 metros de manga y 5,1 de puntal. El nuevo diseño sería el primer paso hacia un nuevo tipo de buque, el crucero protegido, cuyo primer ejemplar, el *Esmeralda*, fue construido para Chile durante la guerra. El *Arturo Prat* generó el interés del gobierno chino, el cual se hallaba desarrollando un programa de adquisiciones navales para hacer frente al creciente armamentismo japonés, encargando la construcción de dos buques idénticos, los mismos que con los nom-

9 Reed, Edward. (Sheerness, 1830 – Londres, 1906). Arquitecto naval británico. En su juventud ingresó a la Escuela de Matemáticas y Construcciones Navales de Portsmouth. En 1860 Reed se desempeñó como Secretario del Instituto de Arquitectos Navales y en 1863, a los 33 años de edad, fue designado Constructor Principal. A lo largo de su desempeño en el cargo, introdujo una serie de innovaciones en el diseño de buques blindados, las mismas que para la época resultaron ser exitosas. Sin embargo, a raíz de una controversia que sostuvo con otro constructor de buques, el capitán de navío Cowper Coles, Reed renunció al cargo en 1870, puesto que las observaciones que él le hiciera a un blindado diseñado por aquél, no fueron tenidas en cuenta por el Almirantazgo. Posteriormente, Reed entró en el Parlamento, primero como representante de Pembroke (1874-1880) y luego por Cardiff (1880-1895 y 1900-1905). Reed, adicionalmente a su labor parlamentaria, continuó laborando en el campo de las construcciones navales, ya sea como diseñador de buques o como asesor de varias Armadas extranjeras.



bres de *Chao Yung* y *Yang Wei* fueron concluidos en julio de 1881. Con estas ideas y aprobado el diseño propuesto por Rendel y Reed, el 11 de agosto de 1879 se firmó el contrato de construcción del *Arturo Prat* con el astillero W.G. Armstrong y C°. por un monto ascendente a 85.000 libras esterlinas, menos el 5% de descuento que los contructores abonarían al gobierno de Chile al efectuarse el último pago. El precio consideraba el armamento y artillería, y debía ser pagado en tres partes: la primera al firmarse el contrato, la segunda al lanzar al agua el buque y la tercera luego de realizada la prueba oficial. A continuación se efectúa una descripción detallada de su equipamiento y capacidades.

Armamento

El armamento instalado a bordo del *Arturo Prat* era el más moderno de la época y la artillería principal se hallaba compuesta por dos cañones de retrocarga Armstrong de 10 pulgadas de diámetro, que disparaban proyectiles de 400 libras a una distancia máxima de 7.300 metros, con una energía suficiente para atravesar planchas de 16 pulgadas. Estos cañones, eran considerados como los de mayor poder de fuego existentes en una nave de guerra, a excepción de la que montaban los acorazados italianos *Duilio* y *Dandolo* y el acorazado británico HMS *Inflexible*[10]

Ambas piezas se hallaban dentro de dos torres sin blindar, montadas sobre cureñas hidráulicas de pivote central, situadas en cada extremo del buque, en posición de caza y retirada y teniendo cada una un campo de tiro de 184°, con lo que el buque estaba en capacidad de batir blancos hacia proa y popa así como por ambas bandas simultáneamente, sin necesidad de tener que variar su rumbo. Para la ronza, las piezas podían ser operadas con el sistema hidráulico o en modo manual.

Al diseñar la ubicación de los cañones se consideró estuvieran ambos bien apartados, lo que le permitiría, en caso que uno de ellos fuese impactado, continuar disparando con el otro. Lo cierto es que debido a que el buque ofrecía poco blanco cuando presentaba la proa o la popa, resultaba improbable que una sola granada desmontase las dos a un tiempo.

Contaba además, con una batería secundaria conformada por cuatro cañones de 4,7 pulgadas, destinados a batir buques sin blindar, dos cañones de 9 libras, cuatro ametralladoras Hotchkiss, así como dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis. Adicionalmente, el buque llevaba como arma ofensiva un espolón.

Casco y compartimentaje

En lo referente al casco, era todo de acero, haciéndolo más liviano en comparación a los buques de hierro con la misma eslora. En proa, sobre la cubierta principal y por encima del espolón, el buque llevaba una falsa proa con mamparos verticales y horizontales, destinados

10 Brook, Peter. ob. cit., p. 50.
11 Ibidem.pp

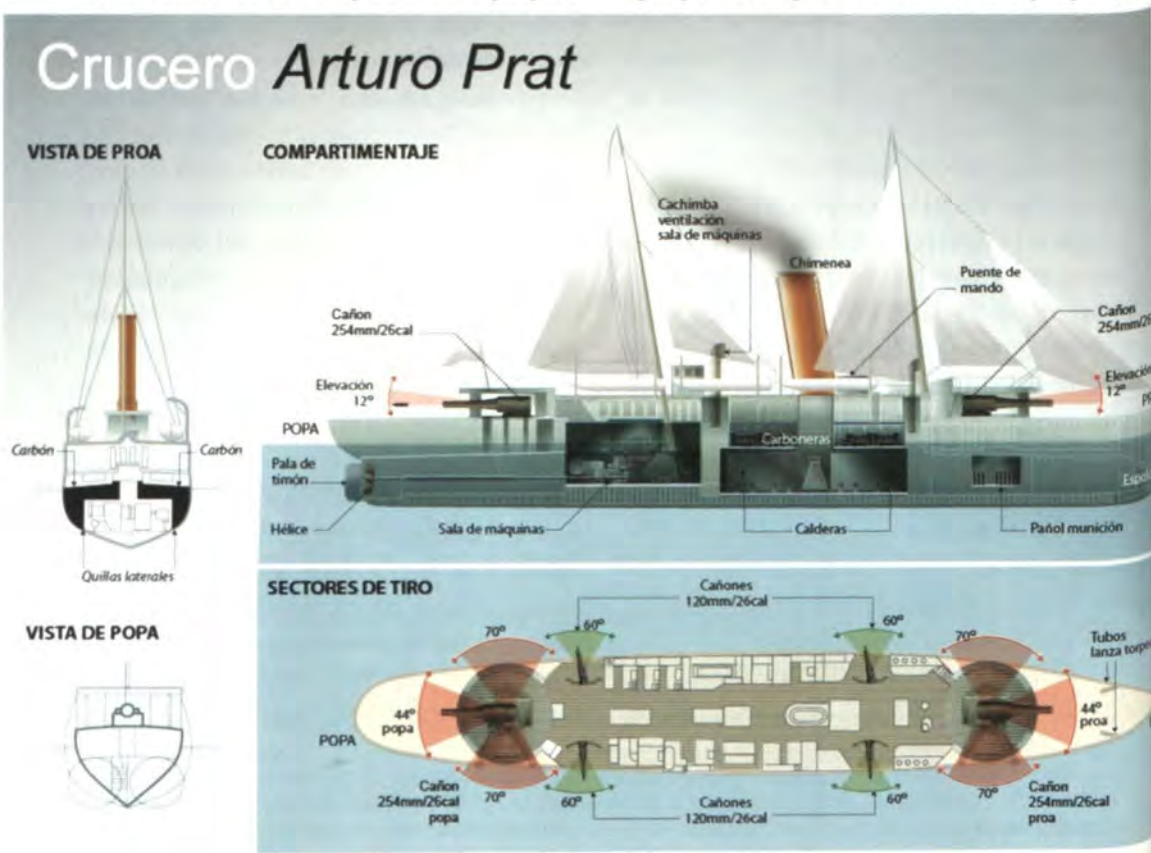


a mejorar sus condiciones y cualidades oceánicas[11], así como para atenuar la fuerza del choque al efectuar una maniobra de espoloneamiento. Todas las aperturas de la cubierta principal, como las escotillas y portas de pasaje, se cerraban por medio de escotillas automáticas.

En el diseño, se sacó el mayor provecho posible de la provisión de carbón que llevaba el buque, empleando los depósitos para dicho combustible como un cinturón protector a la altura de la línea de flotación, con lo que el espacio ocupado por el carbón tenía un espesor aproximado de 4,57m sobre 3,6m de alto, de tal manera que las carboneras mismas actuasen como una especie de capa para amortiguar el impacto de los proyectiles enemigos.

Adicionalmente, disponía de una cubierta longitudinal, completamente estanca y cerrada por escotillas automáticas a la altura de la flotación, de un mamparo vertical situado en el plano diametral, sin apertura alguna, y seis mamparos transversales estancos.

En adición a estas mejoras en cuanto a compartimentaje para mantener la mayor estanqueidad posible, el buque tenía la ventaja de ser relativamente muy pequeño, con la altura de su artillería principal a 2,78m sobre la línea de flotación, ofreciendo muy poco blanco, considerando que por el largo alcance artillero propio y



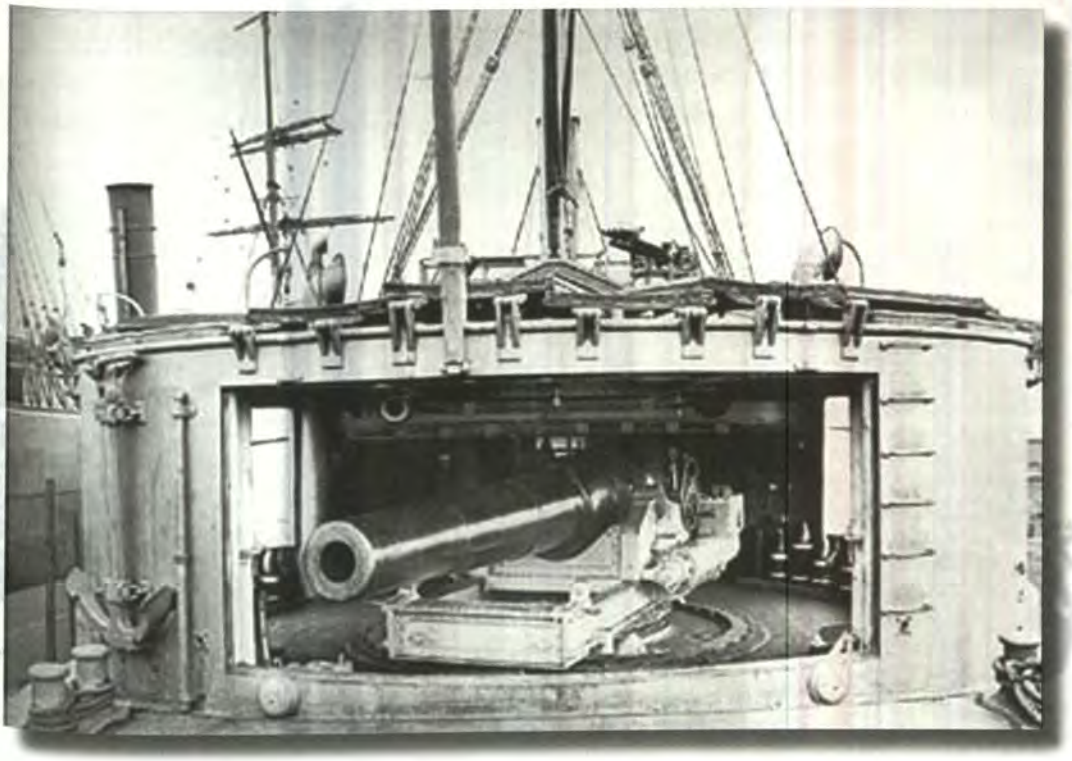


su velocidad superior, podría mantenerse fuera del alcance enemigo.

Planta propulsora

La planta propulsora del *Arturo Prat* se hallaba conformada por una máquina alternativa del tipo compuesto, con cilindros horizontales y dos hélices. Se ubicaba completamente debajo de la línea de flotación y protegida por las carboneras, lo que en caso de combate, las preservaban de ser impactadas por la artillería enemiga. Dicha máquina desarrollaba una fuerza de 2.887 caballos indicados y por diseño podía andar hasta 15½ nudos de velocidad, con capacidad de mantenerla por un periodo de hasta cinco horas, empleando el tiro forzado en sus calderas, característica que facilitaba el escape de la nave ante cualquier adversario y prácticamente era imposible darle alcance. Las calderas, que en número de 4 existían a bordo, eran del tipo cilíndrico de alta presión y también se hallaban bajo cubierta, protegidas por el carbón.

En lo relativo a la autonomía, la provisión de carbón era de 300 toneladas, equivalente a tres días de marcha a toda



Vista desde la proa del crucero chino *Yang Wei*, gemelo del *Arturo Prat*. Se aprecia el cañón de retrocarga Armstrong 254mm, que con sus proyectiles de 400lbs, capaces de perforar corazas de hasta 16 pulgadas, convertían a estos cruceros en las naves de su tipo con mayor poder de fuego de la época. Tanto la torre artillera de proa, como la de popa, contaban con portas rebatibles, a fin de mantenerlas estancas durante navegaciones en mar gruesa. (Newcastle City Library Services)



fuerza, y a 20 días en marcha económica. La autonomía en millas era de aproximadamente 5.380 millas a 8 nudos.

Esta era, pues, la nave imbatible destinada a cazar y destruir al *Huáscar* y a la *Unión*, en la que Chile cifraba sus esperanzas ante la incapacidad de su Escuadra.

Historial

Luego de definirse el diseño, el 2 de octubre de 1879 la quilla del *Arturo Prat* fue puesta en gradas del Astillero Armstrong en Low Walker, correspondiendo su construcción al proyecto Nº 339 del astillero en mención. Nada haría imaginar en esos momentos, que tan solo seis días después, el buque al que estaba destinado a dar caza, el monitor peruano *Huáscar*, sería capturado por la escuadra chilena frente a Punta Angamos, en combate desigual.

La pérdida del *Huáscar* dejó a la Armada chilena con el balance del poder naval a su favor por el resto de la guerra, no obstante la tenaz lucha que ofrecieron las naves y marinos peruanos en el mar hasta el 15 de enero de 1881. Sin embargo, la construcción del *Arturo Prat* continuó y su lanzamiento al mar se llevó a cabo el 11 de noviembre de 1880, prosiguiendo el proceso de alistamiento de la nave para



Vista por la banda de babor del crucero *Chao Yung*, en gradas. Este buque y el *Yang Wei*, eran gemelos del *Arturo Prat*. Se puede apreciar las portas cerradas en ambas torres de la artillería principal. (Newcastle City Library Services)



comisionarla en el más breve plazo y conducirla hacia costas sudamericanas.

Acerca de la construcción de esta nave en astilleros británicos, es necesario mencionar que vulneraba totalmente la neutralidad que oficialmente declaraban las autoridades británicas frente a la guerra que se desarrollaba entre Perú y Chile. Esta sería una de las numerosas operaciones comerciales que la Casa Armstrong, así como otros fabricantes de material naval y militar británicos, realizaron con Chile durante la guerra.

La construcción del *Arturo Prat* fue un asunto que no tardó mucho en hacerse conocido, y ello lo fue también para algunos funcionarios peruanos que habían sido enviados a Europa para lograr la adquisición de buques de guerra, con los fondos obtenidos en las erogaciones populares y colectas públicas efectuadas en el Perú durante 1879. Este fue el caso del ministro peruano en Paris Toribio Sanz[12] y del capitán de navío Alejandro Muñoz[13], quienes se hallaban a cargo de la construcción de manera secreta de dos buques tipo crucero, bautizados *Sócrates* y *Diógenes*, en los astilleros Howaldt en Kiel, Alemania. La construcción de un buque para Chile en astilleros británicos la pudo conocer el capitán de navío Alejandro Muñoz en octubre de 1880, en ocasión de un viaje efectuado a Newcastle con la finalidad de supervisar uno de los cuatro cañones que el Perú gestionaba comprar a la Casa Armstrong para montarlos a bordo de los buques que se hallaban en construcción en Alemania. Conocida tan importante

12 De Toribio Sanz, quien había sido nombrado por el Dictador Piérola mediante un Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1879 como Agente Financiero del Perú en Europa, reemplazando también a Carlos Pividal como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña, se conoce muy poco. Por una comunicación suya a Pividal, se sabe que lo relevó probablemente en los primeros días de febrero de 1880. Su nombramiento como agente financiero del Perú, implicó la cancelación de todos los poderes conferidos a todos los comisionados y agentes nombrados durante el Gobierno del General Prado, asumiendo la tarea que se hallaban desempeñando en Europa el doctor Francisco Rosas y Juan Mariano Goyeneche, a quienes por encargo del Dictador, con fecha 31 de diciembre de 1879 se les comunicó del hecho. Sanz, que al parecer tenía bastante vinculación con Piérola, fue quien se hizo cargo de la coordinación de la construcción de los cruceros *Sócrates* y *Diógenes*, reemplazando en dicha función, a Julio Pflucker y Rico.

13 Muñoz Sologuren, Alejandro Guillermo (Lima 1835- Middlesex 7/3/1883). Hijo del coronel Alejandro G. Muñoz y de Paula Sologuren. Fue admitido como guardiamarina en noviembre de 1849, y embarcado en el *Rímac*. En diciembre de 1850 pasó a servir en la fragata francesa *Algerie* y en la corbeta *Serieuse*, viajando a Oceanía, Brasil y Europa. En 1852 arribó a Londres a completar la dotación de la fragata *Amazonas*. Se halló a bordo del *Gamarra* durante la campaña sobre Cobija. 2° comandante del *Ucayali* hasta 1855. Dado de baja después de la batalla de La Palma se dedicó a navegar en buques mercantes,viajando a Inglaterra a bordo de la fragata *Villa de Pisco*. A su regreso se unió a la revolución del general Vivanco en 1857. Como comandante del bergantín *Guise* hizo la campaña contra el Ecuador en 1859. Fue también comandante del *Lerzundi*, vapor *Callao*, *Tumbes* y *Apurímac*. Participó en el combate del 2 de mayo en las baterías Santa Rosa y Torre de la Merced. Comandante del *Huáscar* en 1866. En 1872 fue enviado a Inglaterra como jefe de la comisión de construcción de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. Permaneció en Europa como cónsul del Perú en el Havre desde 1875 y durante la guerra cumplió diversas comisiones para la adquisición de elementos navales. En 1883 hallándose en Inglaterra, puso fin a su vida en circunstancias desconocidas. Tenía el grado de capitán de navío efectivo desde 1865. Estuvo casado con Manuela Suárez y después con Elizabeth Numil. (Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999, pp.134-135).



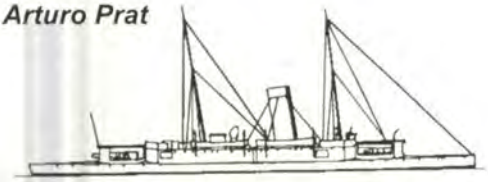
información, el 16 del mismo mes, José Jara Almonte, ministro plenipotenciario a cargo de la legación del Perú en Londres, informaba al Secretario de Relaciones Exteriores en el Perú, acerca del tema, adjuntando una descripción detallada del buque[14]. Posteriormente, siguiendo instrucciones desde Lima, Toribio Sanz viajó a Londres en enero de 1881, con la finalidad de presentar una nota de protesta ante la Foreign Office, en la que denunciaba la construcción del crucero *Prat* para Chile en el astillero Armstrong[15]. Esta gestión, en vista de la neutralidad declarada por parte del Gobierno británico, tuvo los resultados esperados, puesto que se dispuso su permanencia allí hasta que la guerra concluyese.

A pesar de lo anterior, el proceso de alistamiento del *Arturo Prat* continuó, y su construcción pronto fue un tema conocido en el Perú de manera más abierta. Precisamente, uno de los diarios editados por las autoridades chilenas durante la ocupación de Lima, *La Actualidad*, dio a conocer la construcción del *Arturo Prat* en su edición del 4 de marzo de 1881, mencionando algunos detalles referidos a su artillería y a las pruebas que se efectuaban con las hélices destinadas a propulsar dicha nave, con el propósito de "darle más andar al buque". Luego, en el mismo artículo se mencionaba que en pruebas, el *Arturo Prat* había andado a razón de 15 a 15 ½ millas en un recorrido de 16 millas.

Tres meses después, el 12 de julio de 1881, otro diario chileno publicado en Lima, *La Situación*, daba a conocer que el capitán de navío Carlos Condell, había renunciado al mando del *Huáscar* y que había sido mandado por el gobierno de su país a Europa, para hacerse cargo de la *"cañonera conmemorativa del ilustre Prat, i conducirla a Chile, tan pronto como las circunstancias lo permitan"*.

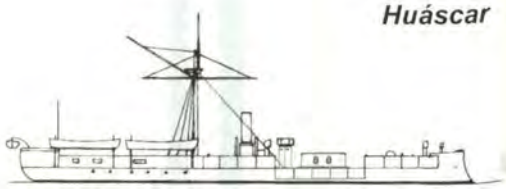
La construcción del *Arturo Prat* también tuvo difusión en los medios británi-

Arturo Prat



Características
Desplazamiento: 1.380 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong retrocarga 10",400 lbs c/u, capaces de perforar 16"
Alcance: 7.300 metros
-4 cañones de retrocarga de 4"
-2 cañones 9 lbs
-2 ametralladoras Hotchkiss
-Tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead
Blindaje: ninguno
Velocidad: 15½ nudos

Huáscar



Características
Desplazamiento: 1.100 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong avancarga 10",300 lbs c/u, capaces de perforar hasta 9"
Alcance: 2.300 metros
-2 cañones de avancarga de 40 lbs
-1 cañón de 12 lbs
-1 amtralladora Gatling
Blindaje: 5" costados, 5½ torre, 3 puesto mando
Velocidad: 11 nudos

Cuadro comparativo de las características principales del *Arturo Prat* y del *Huáscar*

14 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (AMRREE).
15 AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C. Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker y Rico de fecha 22 enero 1881, ff. 47-49.



cos, con motivo de sus pruebas en la mar. Al respecto, el diario londinense *Times*, en su edición del 26 de julio, brindaba un recuento de las pruebas de máquinas y artillería, comentando favorablemente acerca de su maniobrabilidad, pues el buque navegando a máxima velocidad podía detener su marcha en una eslora y media con las máquinas en marcha atrás, teniendo capacidad, además, de virar en redondo sobre su propia eslora maniobrando con sus máquinas[16].

Como se ha visto, no obstante su detención en aguas británicas, el proceso para culminar al *Arturo Prat* continuaba, y esta actitud respondía quizás, a la creencia que con la capital del Perú ocupada, y controlando su litoral, el fin de la guerra sería un asunto a ser resuelto en pocos meses. Sin embargo, la heroica resistencia y la voluntad de luchar hasta las últimas consecuencias del ejército al mando de Cáceres, prolongaría la guerra en las serranías peruanas más allá de lo que alguien podría haber imaginado a mediados de 1881.

Y en lo que al *Arturo Prat* refiere, si en 1881, con la designación de Condell para comandarlo se tenía en mente disponer pronto del buque, lo que ocurría en territorio peruano distaba mucho en ser lo que se esperaba en torno a un pronto final de la guerra. La contienda se extendió dos años más, y mantener al crucero prácticamente inmovilizado, se convirtió en una situación problemática, por los gastos in-



Foto que muestra al *Arturo Prat*, luego de ser vendido al Japón, ya con el nombre de *Tsukushi*
(Newcastle City Library Services)

16 Brook, Peter. ob.cit., p. 50



necesarios que ocasionaba, considerando que el propósito para el cual fue construido ya había cesado, y porque el Perú ya no representaba ninguna amenaza en el mar. En tal sentido, la incorporación del *Arturo Prat* dejó de ser una prioridad, y llegado el año 1883, ante el interés del Japón en su adquisición, el Gobierno de Chile dispuso que el Ministerio de Marina evaluase tal oferta en función a la utilidad que el buque pudiese tener en aquellos momentos para su armada.

Con las instrucciones del caso, el 17 de febrero de 1883 el Ministro de Marina Carlos Castleton presidió una junta de oficiales en Valparaíso, en la cual participaron el capitán de navío Juan La Torre, comandante en jefe de la Escuadra, el capitán de navío Óscar Viel, mayor general del departamento, el capitán de fragata Ramón Vidal, y el jefe de la sección del ministerio. Durante la reunión, se sometió a opinión de los convocados la ventaja o desventaja de vender al *Arturo Prat*, habiéndose determinado de manera unánime la conveniencia de efectuar su venta, siempre y cuando se mandase a construir otro buque en su lugar. Las razones consideradas para tal decisión fueron las siguientes: el buque no podría salir hasta que fuera firmada la paz con el Perú; ya se estaba construyendo un nuevo buque para su Escuadra; y, para el momento, se consideraba que el buque no era apropiado para el servicio en costas chilenas, por su solidez, ubicación de la artillería, y lo dispendioso que era su andar por estar subordinado al vapor[17].

Luego, el Gobierno chileno comunicó la decisión a Alberto Blest Gana, quien a su vez encomendó dicha tarea al arquitecto Edward J. Reed, el que acusó recibo del encargo mediante un documento fechado 21 de mayo de 1883[18]. Reed, con la autorización de las autoridades chilenas, entabló contacto con las del Japón, logrando confirmar su interés, informando de inmediato a Blest el 7 de octubre del mismo año. Finalmente, una comisión naval japonesa, al mando del Almirante Ito concretó la adquisición del *Arturo Prat* el 16 de junio de 1883, a un costo de 80.000 libras esterlinas, precio similar al pagado por Chile para su construcción. El buque fue rebautizado *Tsukushi* y luego de un corto periodo de reacondicionamiento, zarpó hacia su nueva patria.

El *Tsukushi*, durante su servicio en la Marina Imperial del Japón, participó en la Guerra Sino-japonesa de 1894-95, integrando el 4° escuadrón y las fuerzas navales que tuvieron a cargo la captura de la bahía china de Ta-Lien, ubicada al este de Port Arthur.

En el año 1898 fue reclasificado como cañonero y se le dotó de nuevo armamento, consistente en un montaje de 76mm, dos de 47mm, dos ametralladoras

17 ANC. Serie Ministerio de Marina. Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Acta de fecha 17 febrero 1883. s/n. Legajo N° 369.

18 ANC.Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2° serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Carta de Sir Edward J. Reed al Ministro Plenipotenciario de Chile en Paris. 21 de mayo 1883. s/n. Legajo 159.



y dos tubos lanzatorpedos de 18". En la Guerra Ruso-japonesa, el *Tsukushi* desempeñó un papel importante en la captura de las posiciones rusas en Nanshan, gracias a haber silenciado con su artillería a las baterías de costa enemigas, siendo destinado posteriormente a patrullar en las afueras de Newchwang. Durante la batalla de Tsushima, debido a que fue destinado a la 7º División del 3º Escuadrón a órdenes del almirante Yamada, cuya misión fue la de permanecer en la retaguardia, no tomó parte activa en las acciones.

El 25 de mayo de 1906 fue destinado a servir como buque de instrucción en el puerto de Kure, y finalmente fue retirado del servicio en el año 1910.



Crucero japonés *Tsukushi* (ex *Arturo Prat*), navegando con buques de la Escuadra japonesa.
(reproducido de Jane, Fred. *The Imperial Japanese Navy*)



Crucero *Arturo Prat*

DATOS DE CONSTRUCCION Y SERVICIO

Nombre	Constructor	Inicio const.	Lanzamiento	Completado	Venta al Japón	Baja
Arturo Prat (luego Tsukushi)	Armstrong Low Walter Yard, Elswick-on-Tyne.	2 octubre 1879	11 agosto 1880	11 noviembre 1880	16 junio 1883	1910

VISTA DE PERFIL Y DE LA CUBIERTA PRINCIPAL

DOTACION

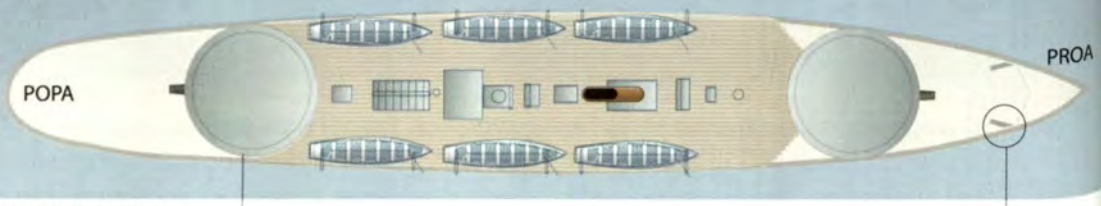
180 hombres

DIMENSIONES

Eslora: 67,0 m.
Manga: 9,8 m.
Calado: 5,1 m.

Desplazamiento:
Standar: (1.350 tons)





ARMAMENTO*

Dos cañones de 250mm/26 cal. Armstrongs de retrocarga montados en cureñas hidráulicas.

Cuatro cañones de 120 mm/26 cal. en montajes simples ubicados en ambas bandas.

Dos cañones de 9lbs.

Cuatro ametralladoras Hotchkiss.

Dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis

PROPULSION

- Dos máquinas alternativas tipo compound R & W Hawtorn. Cuatro calderas de tipo cilíndrico.
- POTENCIA: **2.280 H.P.**
- VELOCIDAD: **15,5** nudos
- COMBUSTIBLE: Carbón **250** tons. (normal); **300** tons. (max.).
- AUTONOMIA: **5.380** millas a 8 nudos; **2.887** millas a 16.5 nudos.

* Los dos cañones armstrong de 10", disparaban proyectiles de 400 lbs con una carga impelente de 180 lbs la que le brindaba una velocidad inicial al proyectil de 1837 pies por segundo. Con una carga de 140 lbs los proyectiles salían con 1700 pies por segundos. Para cada cañon, existian a bordo de 34 proyectiles explosivos de hierro, 10 del tipo metralla (Shrapnel), 36 explosivos acerados, 14 proyectiles sólidos acerados y 6 proyectiles con metralla tipo "case shot". A esto se sumaban 50 cargas impelentes para proyectiles acerados de 180 lbs y 50 cargas impelentes normales de 140 lbs. Para los montajes de 40 lbs se contaba con 12 proyectiles explosivos de hierro, 30 de segmentación, 30 de metralla tipo shrapnel y 10 de metralla tipo "case shell".

Bibliografía

Libros y revistas

Amayo, Enrique, *La política británica en la Guerra del Pacífico*, Lima, Editorial Horizonte, 1998

Anderson, Richard, "The Rendel Gunboats", en: *Warship International* Nº 1, 1976, pp. 49-78.

Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, t. III. 1972.

Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955.

Brown, David. *Warrior to Dreadnought. Warship Development 1860-1905*, Londres Chatham Publishing, 1997.

Brook, Peter, *Warships for Export*, Londres World Ship Society, 1999.

Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de oficiales de Marina, 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999.

Fuenzalida Bade, Rodrigo. *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, Valparaíso, Armada de Chile, 1985.

Gardiner, Robert Ed., *Conway's all the World Fighting Ships 1860-1905*, Londres, Conway Maritime Press, 1979

Jane, Fred, *The Imperial Japanese Navy*, Londres, W. Thacker & Co., 1904.

Jentschura, H. y otros, *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, Londres, Arms & Armour Press, 1977.

Thauby García, Fernando, *"La Guerra Ruso-Japonesa"* en: *Revista de Marina*. Armada de Chile, Ed. Jul. Ago. 1991, pp. 398-420.

Fuentes Documentales

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores- Perú (AMRREE)
Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra Legajo 5-17-C
Comisión especial Pflucker, asunto construcción vapores *Diógenes* y *Sócrates*, 1884

- Comunicaciones reservadas referentes a adquisición de buques (Toribio Sanz) 191 folios - Contratos sobre construcción de buques.

Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC)
Serie Ministerio de Marina.

- Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Legajo Nº 369.

Serie Ministerio de Relaciones Exteriores.

- Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Legajo 159.

De Internet:

Sidoli, Osvaldo, *Los cañoneros tipo "Rendel"*.
En Internet: histarmar.com.ar/InfGral/CanionerosRendel.htm

Arqueología Marítima y Subacuática en el Perú

Situación y perspectivas



JOSÉ HUDTWALCKER MORÁN
CARLOS AUSEJO CASTILLO
PIERO GUARISCO CANSECO

Cuando hablamos de arqueología marítima y subacuática, viene a nuestra mente una serie de historias relacionadas con galeones de la Corona Española sumergidos en los océanos, conteniendo cargamentos de oro y plata provenientes de los tributos de las colonias en América. También pensamos en restos de ciudades antiguas hoy sumergidas en el mar o en lagos, llegando incluso a historias tan espléndidas como fantásticas o poco reales, como la historia de la Atlántida.

Los medios de comunicación, escritos y televisivos, difunden temas de arqueología marítima y subacuática, creciendo cada vez más el interés por el conocimiento de los temas de esta disciplina científica.

En ese contexto, nos preguntamos si el Perú, famoso principalmente por su extraordinario patrimonio arqueológico, cuenta también con un patrimonio cultural sumergido de la misma trascendencia e importancia como lo tienen otros países. ¿Están los arqueólogos peruanos capacitados, se contará con la tecnología y recursos para investigar nuestro patrimonio cultural subacuático? ¿Cuál es la perspectiva de la arqueología marítima y subacuática, como disciplina científica y alternativa para el desarrollo de nuestro país?

GENERALIDADES

La Arqueología y su ámbito de estudio

La arqueología trata de entender las transformaciones de las sociedades pretéritas con la finalidad de comprender y dar una interpretación de lo que sucedió en un determinado espacio y tiempo de la historia del hombre. Consideramos que es la disciplina que cuenta con la mejor metodología de registro y análisis de las evidencias materiales (cultura material) de los pueblos a lo largo de su historia.

Como ciencia social se interesa en el conocimiento del hombre de manera integral, por los diferentes temas que aborda puede ser clasificada en distintas variantes. Los arqueólogos que investigan temas del ámbito marítimos son considerados científicos en arqueología marítima y subacuática.

El ámbito marítimo comprende los espacios geográficos relacionados con el mar y las aguas interiores (que incluyen ríos, lagos y lagunas) de los países del mundo. Por extensión, el término también se aplica para las zonas de embalses, como es el caso de las grandes represas.

Debido a que los arqueólogos trabajamos con el patrimonio cultural de las naciones, podemos afirmar que la arqueología tiene un rol trascendental en la puesta en valor del patrimonio cultural de los pueblos.

El Patrimonio Cultural de la Nación y el Patrimonio Cultural Subacuático

De acuerdo a Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28296) en su Título Preliminar Artículo II, encontramos la siguiente definición:

> *Se entiende por bien integrante del Patrimonio Cultural de la Nación toda manifestación del quehacer humano –material o inmaterial- que por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico, militar, social, antropológico, tradicional, religioso, etnológico, científico, tecnológico o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre el que exista la presunción legal de serlo. Dichos bienes tienen la condición de propiedad pública o privada con las limitaciones que establece la presente ley.*

Los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación se clasifican en bienes Materiales e Inmateriales (Título I, Artículo 1 de la Ley 28296). Para el presente artículo, sólo nos referiremos a los Bienes Materiales, por ser la clase de bienes con los que trabajamos los arqueólogos.

La Ley referida nos introduce al concepto de Patrimonio Cultural Subacuático, al señalar que los bienes inmuebles y muebles que se encuentren sumergidos en los espacios acuáticos del territorio nacional son bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación.

El concepto de patrimonio cultural subacuático está desarrollado en el Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, en el Capítulo 7, Artículo 71

La condición para que un bien integrante del Patrimonio Cultural de la Nación reciba la calificación de Patrimonio Cultural Subacuático, es que dicho bien (inmueble o mueble) se encuentre parcial o totalmente sumergido, de forma periódica o continua en los espacios acuáticos del territorio peruano, durante por lo menos 50 años. Los cables, tuberías e instalaciones ubicados en el fondo del mar y todavía en uso no son considerados como Patrimonio Cultural Subacuático.

En el Perú contamos con un buen marco legal para la defensa y protección del Patrimonio Cultural de la Nación (Tabla 1), pero existen algunos puntos con los que discrepamos. Pensamos que no deben ser considerados los bienes paleontológicos o naturales –zoológicos, botánicos, minerales- como pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación, salvo que hayan sido recuperados en contextos arqueológicos o históricos. Asimismo, considerar un tiempo de 50 años para el caso de los bienes del Patrimonio Cultural Subacuático es un tiempo poco prudente, a diferencia de otras normativas, como el caso de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO (Tabla 2), que establece una antigüedad no menor de 100 años y en donde también consideran el contexto arqueológico y natural del patrimonio cultural sumergido. Al presente, el Perú no ha suscrito la Convención de la UNESCO.

De los entes rectores de la gestión de

los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, el Instituto Nacional de Cultura (INC) tiene el rol protagónico en el registro de los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Es la única institución que en nombre del Estado autoriza la ejecución de trabajos con el Patrimonio Cultural de la Nación.

La normatividad establece que la Marina de Guerra del Perú debe colaborar con el INC en la defensa y protección del Patrimonio Cultural Subacuático peruano.

Consideramos que no debe ser sólo labor de algunas instituciones la defensa y protección del patrimonio cultural, toda la sociedad en su conjunto y sus instituciones representativas (por ejemplo, los Gobiernos Regionales y las autoridades locales) debemos involucrarnos en la defensa, protección, conservación y difusión de nuestro patrimonio.

Asimismo, tampoco debemos considerar de manera aislada al patrimonio cultural de su entorno natural, el medio ambiente y nuestras riquezas naturales constituyen una realidad integrada con el patrimonio cultural, conformando un binomio inseparable. Con respecto a los bienes con valor paleontológico, biológico o mineral, deberían ser considerados como una categoría dentro de los bienes pertenecientes al Patrimonio Natural de la Nación. El Perú posee un extraordinario patrimonio cultural y natural, que debe ser gestionado con una visión integradora y con proyección al futuro, en tal sentido, la inversión en investigación y desarrollo de nuestro patrimonio cultural y natural debe ser un objetivo estratégico nacional.

ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA Y SUBACUÁTICA

Concepto y Modalidades

La arqueología marítima se dedica al estudio del hombre y de la sociedad en su relación con el ámbito marítimo. Como disciplina arqueológica se basa en los mismos principios que rigen la disciplina en el ámbito terrestre. A diferencia de los proyectos de arqueología clásica, por lo general, los proyectos de arqueología marítima demandan mayor cantidad de recursos logísticos, principalmente porque se realizan en ambientes acuáticos sumergidos. Asimismo, requieren de un mayor esfuerzo físico y psicológico del profesional que participa en una investigación arqueológica en ambientes sumergidos, debido a que necesita de una fuente alterna de oxígeno y protección física para poder desenvolverse en un medio ambiente distinto al suyo, como lo es el medio acuático. La arqueología marítima engloba una serie de variantes, entre las que tenemos la arqueología subacuática, submarina, náutica, naval, entre otras. La arqueología subacuática emplea la prospección, relevamientos, excavación y recuperación de materiales culturales y puede ser practicada en ambientes de océanos, mares, ríos, lagos, lagunas, entornos anegados y todo tipo de cuencas de agua, tanto naturales como culturales.

Las investigaciones en arqueología marítima y subacuática comprenden tres modalidades: investigación netamente por interés científico, con fines de evaluación arqueológica y por situaciones de emergencia.

Metodología de investigación y logística de los proyectos de arqueología marítima y subacuática

La metodología de investigación en los proyectos de arqueología marítima y subacuática es la misma que para la arqueología clásica, consiste en los reconocimientos arqueológicos o prospección y las excavaciones arqueológicas.

La prospección arqueológica subacuática consiste en el reconocimiento sistemático de los espacios sumergidos, es la herramienta metodológica básica de todo trabajo arqueológico. Gracias a los equipos autónomos de buceo (SCUBA), el panorama para realizar prospecciones arqueológicas subacuáticas se facilita notablemente, principalmente para la exploración y registro sistemático de los pecios o hallazgos sumergidos de los cuales se tiene la ubicación. Dentro de las recomendaciones establecidas por la UNESCO al realizar las investigaciones arqueológicas subacuáticas es llevar a cabo prospecciones con buceos de bajo impacto o buceo no intrusivo, con el objeto de preservar de la mejor forma el patrimonio cultural sumergido.

Gracias a la tecnología desarrollada en las últimas décadas del siglo XX, se pueden buscar objetos sumergidos sin necesidad de bucear grandes extensiones de mar o lagos. Los instrumentos más utilizados para las búsquedas subacuáticas son el sonar, el magnetómetro, la ecosonda, los instrumentos de posicionamiento global (GPS) y el vehículo operado a distancia (ROV).Con respecto al registro de los objetos sumergidos existen implementos de dibujo, fotografía y video adecuados al ambiente acuático, por lo que ya no existe impedimento para escribir, medir, dibujar, fotografiar y filmar bajo el agua.

La logística de los proyectos de arqueología marítima y subacuática dependerá de los objetivos de los mismos, así como de las diferentes condiciones geo-



Foto: C. Ausejo

Registro arqueológico subacuático. Prospección subacuática en caleta Paraíso, Isla San Lorenzo.

gráficas de los espacios sumergidos donde se encuentra el patrimonio cultural, entre los que tenemos la profundidad, la visibilidad, la temperatura del agua y la altitud sobre el nivel del mar. En cuanto al equipo personal para el arqueólogo que practica la disciplina subacuática, éste se constituye en fuente vital para la supervivencia en el medio acuático.

El Profesional en arqueología subacuática

El arqueólogo no sólo debe contar con una sólida formación profesional y ética, además debe estar capacitado y acreditado para bucear. Dos aspectos que deben ser tomados en cuenta: 1) ningún buzo por más experto que sea reemplazará el trabajo de un arqueólogo y 2) la tecnología no está por encima del investigador. Los buzos expertos brindan sus servicios profesionales asistiendo a los arqueólogos en las tareas de buceo, así como en la salud y seguridad del equipo participante. Los instrumentos empleados durante la investigación proporcionan las herramientas de soporte tecnológico.

En el Perú la formación profesional de los arqueólogos tiene un sesgo muy marcado hacia la etapa prehispánica y no existen escuelas para la formación de arqueólogos subacuáticos. Si bien las universidades peruanas no cuentan con la especialidad de arqueología marítima, en nuestro país sí existen profesionales dedicados a investigaciones de temas de arqueología marítima, enfocados al estudio de las culturas prehispánicas de nuestro litoral.

En el Perú, sólo contamos con muy pocos arqueólogos capacitados y acreditados para ejercer la arqueología subacuática. Esta realidad se contrasta con la gran cantidad de buzos aventureros, quienes de manera inescrupulosa incursionan en el campo de los arqueólogos subacuáticos, ocasionando la alteración y depredación del patrimonio cultural sumergido.

Muy importante en los proyectos de arqueología subacuática es el relativo a la seguridad y la salud de los integrantes del equipo científico y de terceros participando en las investigaciones. Los trabajos en el medio acuático son considerados de alto riesgo, motivo por el que se requiere contratar un seguro contra accidentes. Previamente a cualquier trabajo de arqueología subacuática, los profesionales deben ser sometidos a exámenes médicos y de laboratorio, con la finalidad de eva-



Foto: INC

Equipo SCUBA. Vital para realizar los trabajos subacuáticos. (Prospección subacuática en caleta Paraíso, Isla San Lorenzo)

luar su estado de salud; asimismo, durante los trabajos de campo, se debe estar observando como reacciona el cuerpo durante y después de cada inmersión.

EXPERIENCIAS DE ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN EL PERÚ

Antecedentes

Durante la década de 1990 se dieron algunas experiencias en dos embarcaciones hundidas en nuestras costas, los navíos chilenos *San Martín* y *Covadonga*. Trabajos que no contaron con una adecuada dirección técnica, ocasionando graves perturbaciones en los restos de dichos pecios.

En 1997, la Marina de Guerra del Perú colaboró en la prospección del navío *San Martín*, exploración que estuvo bajo la dirección del especialista argentino Javier García Cano, de la Fundación Albenga. Lamentablemente, no se cuenta con el informe técnico de dichos trabajos, asimismo, se desconoce si dicha prospección contó con la respectiva autorización por parte del Instituto Nacional de Cultura.

En octubre del año 2002 se realizaron exploraciones subacuáticas en el lado peruano del Lago Titicaca por parte de buzos de la Armada Peruana y de la Asociación Pro Marina, descubriendo en algunos sectores del lago restos de estructuras sumergidas, conopas de piedra gigantes en forma de animales y restos de ofrendas cerámicas y animales depositados en su fondo. Al igual que las experiencias anteriores, en esta oportunidad tampoco se contó con la respectiva autorización del INC, ni con la participación de arqueólogos subacuáticos.

Recién a partir del año 2006, con la primera temporada de prospección subacuática de la caleta Paraíso, en el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo auspiciado por la Marina de Guerra, en el Perú no se habían realizado investigaciones de arqueología subacuática en concordancia con la nueva legislación al respecto.

Entre las instituciones peruanas que fomentan la investigación de temas vinculados con nuestra historia marítima y temas de arqueología marítima y subacuática, tenemos al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), a la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y el Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático (IDPCS). La Marina de Guerra del Perú también juega un rol muy importante para el desarrollo de la arqueología marítima y subacuática en nuestro país, como lo explicaremos más adelante.

A continuación presentamos una breve descripción de los proyectos de arqueología subacuática que se vienen realizando desde el año 2006 en nuestro país.

Prospección del perímetro subacuático de Caleta Paraíso en la Isla San Lorenzo/Callao (primera temporada-2006) - Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo

Proyecto aprobado por el INC mediante Resolución Directoral Nacional N° 740/INC (Mayo 2006), la temporada estu-


Vista de la caleta Paraíso. (Revista *Perú Ilustrado*, 1890)

vo bajo la dirección del licenciado Vicente Cortez Billet y contó con la supervisión del INC.

El trabajo de campo fue el resultado de un trabajo en conjunto entre el Instituto Nacional de Cultura, la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático.

Desde el año 2003 la Marina de Guerra del Perú viene promoviendo el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo, con la finalidad de registrar, estudiar y delimitar los Complejos Arqueológicos e Históricos presentes en su territorio. En el marco del proyecto en mención, los reconocimientos iniciales y la investigación histórica


Muelle histórico de caleta Paraíso. (Revista *Variedades*, 1911)

permitieron recuperar información respecto a la existencia de restos culturales sumergidos en los alrededores de la isla, por lo que en el año 2006 el área de estudio del Proyecto se extendió al perímetro subacuático de la isla. En tal sentido, la investigación arqueológica subacuática forma parte del proyecto de investigación iniciado en el 2003 y permitirá estudiar -con la metodología adecuada- el mencionado perímetro.

En la Caleta Paraíso se ubican las instalaciones de la Estación Naval San Lorenzo. Fue conocida en otro tiempo como Caleta del Dique, debido a que en sus aguas están sumergidos los restos del primer dique flotante peruano, hundido el día 9 de octubre de 1860. Al respecto, la prospección del perímetro subacuático de la Caleta Paraíso se concentró en el área probable del hundimiento. Se realizaron reconocimientos arqueológicos no intrusivos, empleando técnicas de buceo de bajo impacto.

La prospección del perímetro subacuático de la caleta se realizó durante los meses de mayo-agosto, con un total de 12 inmersiones, a cargo de un equipo de tres arqueólogos con experiencia de buceo y tres buzos técnicos debidamente certificados y familiarizados con las técnicas de arqueología subacuática. Se empleó la prospección por transeptos y circular, en ninguno de los dos casos se recolectó material cultural.

El soporte técnico y seguridad durante las inmersiones estuvo a cargo del IDPCS. Los requerimientos logísticos durante el trabajo de campo fueron cubiertos por la Marina de Guerra del Perú y el IDPCS, de acuerdo con sus competencias.

Los principales inconvenientes durante el trabajo de campo lo constituyeron las condiciones del mar, con fuertes corrientes con remolinos, escasa visibilidad, fondo limoso; los mismos que se incrementaron durante la temporada debido a factores metereológicos, que provocaron maretazos y fuertes oleajes. Estos factores provocaron la realización de un menor número de inmersiones con relación a las previstas en el proyecto inicial.

Los resultados de la prospección del perímetro subacuático de la Caleta Paraíso permitieron ubicar e identificar los restos dispersos y en mal estado de conservación del dique flotante hundido en 1860. Se inició el registro de los distintos elementos estructurales y muebles que conforman los vestigios del dique, tarea que no ha sido agotada y que implicará posteriores temporadas de campo. Adicionalmente, se pudo prospectar el área cercana al borde de la playa, donde se pudo reconocer restos del malecón histórico y las bases del antiguo muelle; asimismo, los restos de anclas y pesos artesanales de los siglos XIX y XX.

Consideramos que los resultados de la primera temporada del Proyecto son positivos, porque se cumplieron con los objetivos generales de la investigación y permitió la aplicación de metodologías de campo de la arqueología subacuática por parte de arqueólogos profesionales con la asistencia de buzos técnicos con



Muelle y dársena del Callao (Servicio Aerofotográfico Nacional, 1881)

conocimientos de metodología de registro arqueológico subacuático.

Al presente, la investigación sobre el Dique Flotante continúa en una etapa de estudio de documentos en el Archivo Histórico de la Marina, lo que permitirá en un futuro inmediato plantear nuevas hipótesis de trabajo y continuar con una segunda temporada de reconocimientos arqueológicos no intrusivos en el área de interés.

Evaluación Arqueológica Subacuática para las obras de ampliación del Muelle Sur del Puerto del Callao (2007)

Hatun Qucha EIRL, quien cuenta con la autorización del INC (RDN Nº 1075/ INC. Agosto 2007), viene ejecutando el proyecto de evaluación arqueológica en el área de concesión otorgada por el Gobierno Peruano a la empresa DP World Callao para la construcción y operación del nuevo Terminal de contenedores en el Puerto del Callao.

La evaluación arqueológica incluye zonas en el mar, donde se sabe existen embarcaciones menores sumergidas, el proyecto busca identificar o descartar si se trata de bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación. También se registrará de manera científica los pocos restos visibles y sumergidos de algunos sectores del muelle histórico del Puerto del Callao.

Es la primera experiencia de evaluación arqueológica subacuática que se realiza en nuestro país. La dirección del proyecto está a cargo del Licencia-

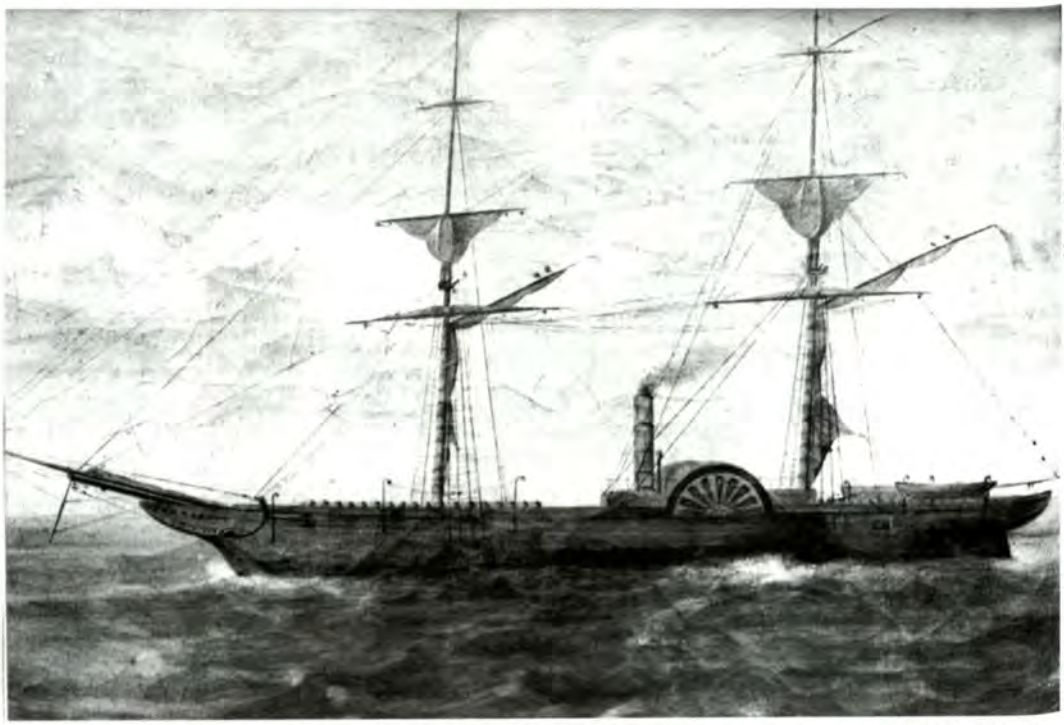
do Carlos Ausejo Castillo (co-autor del presente artículo), con un equipo de trabajo conformado por arqueólogos con experiencia en arqueología subacuática y de buzos profesionales de la empresa Peruvian Divers General Services SRL.

Al presente, el proyecto se encuentra en la etapa de trabajo de campo, realizando los reconocimientos arqueológicos no intrusivos, una vez ubicado cada uno de los elementos sumergidos se procede a realizar su registro arqueológico. Los principales inconvenientes al momento de realizar los reconocimientos subacuáticos son la poquísima visibilidad y la gran cantidad de sedimento que cubren los restos sumergidos en el fondo marino, imposibilitando la observación de los vestigios hundidos.

Vapor de guerra *Rímac*

La Marina de Guerra del Perú, interesada en impulsar la investigación, promoción y protección de nuestro Patrimonio Cultural Subacuático, viene elaborando a través de la Dirección de Intereses Marítimos e Información el proyecto arqueológico Vapor de guerra *Rímac*. El proyecto arqueológico subacuático será presentado al INC para su respectiva aprobación.

Durante el primer gobierno del mariscal Ramón Castilla se tomó la decisión de



Vapor de guerra *Rímac*.Patrimonio cultural subacuático que permanece sumergido en Punta San Juan de Marcona (Ica). Proyecto que impulsa la Marina de Guerra

dotar a la Armada Peruana de buques de guerra a vapor, por lo cual se adquirió el vapor *Rímac*. Este buque encalló en Punta San Juan de Marcona (Ica) el 1 de marzo de 1855, perdiéndose totalmente el mismo. Uno de los tripulantes sobrevivientes fue un oficial contador, llamado Ricardo Palma, quien años más tarde se convirtió en nuestro notable escritor costumbrista autor de las *Tradiciones Peruanas*. El valor histórico del vapor de guerra *Rímac* radica en ser la primera embarcación de guerra con propulsión a vapor del Perú; asimismo, sus cañones fueron los primeros cañones bomberos de nuestra Armada.

El proyecto también investigará sobre ingeniería naval (por ejemplo, investigación de las tecnologías de manufactura y propulsión de las embarcaciones de vapor de mediados del siglo XIX) y artillería naval (por ejemplo, el estudio del armamento pesado de época).

En el marco de un proyecto de reconocimiento arqueológico no intrusivo, los objetivos para la primera temporada de investigación serán los siguientes:

1. Registro científico de la mayor cantidad de restos sumergidos y dispersos de una antigua embarcación de guerra (bergantín), correspondiente probablemente con el vapor de guerra *Rímac*. La prospección arqueológica del perímetro subacuático de la playa Los Leones y la roca El Elefante, tiene como finalidad definir el área de dispersión de todos los restos sumergidos de la embarcación en estudio.
2. Evaluar el estado de conservación de los restos sumergidos.
3. Investigar las tecnologías empleadas en la fabricación de las embarcaciones a vapor de dicha época, por parte de los astilleros norteamericanos, así como el estudio del sistema de propulsión de la nave. Se busca conseguir la mayor información de campo posible para reconstruir el plano del vapor de guerra *Rímac*
4. Estudio de la artillería naval del vapor *Rímac*
5. Contribuir con el INC y el Gobierno Regional de Ica en la protección del patrimonio cultural sumergido en la zona de investigación. Se presentará al INC una propuesta de delimitación.

En esta oportunidad, los arqueólogos encargados de la investigación contarán con la participación de buzos profesionales de la Marina de Guerra del Perú.

PERSPECTIVAS DE LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA Y SUBACUÁTICA EN EL PERÚ

Patrimonio Cultural Subacuático del Perú

El patrimonio cultural subacuático peruano principalmente se encuentra sumergido en el fondo de nuestro mar, conocido como Mar de Grau. Las investigaciones de historia marítima en el Perú indican que sería conveniente desarrollar proyectos de reconocimientos arqueológicos subacuáticos en las bahías del Callao, Cerro Azul (Cañete) y Paita (Piura). Los naufragios y hundimientos acontecidos en nuestro litoral todavía no han sido inventariados, las referencias históricas y documentales de-



Los lagos peruanos fueron espacios sagrados donde las poblaciones antiguas vertieron ofrendas rituales. Por ejemplo, el lago Titicaca guarda en sus profundidades un valioso patrimonio cultural sumergido.

Foto: D. Segura

ben ser contrastadas con investigaciones arqueológicas subacuáticas.

Poco o casi nada es el conocimiento respecto al patrimonio cultural sumergido en los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional. Por fuentes etnohistóricas y algunas evidencias arqueológicas sabemos que los lagos y lagunas de nuestra serranía fueron espacios sagrados donde las poblaciones prehispánicas vertían ofrendas rituales, incluidos objetos de metal (oro, plata o cobre), de piedra, ofrendas de animales, entre otros.

Por ejemplo, tenemos el caso de los hallazgos de objetos de oro de la época Tiahuanaco así como del periodo incaico, encontrados en el lado boliviano del Lago Titicaca. También sabemos hoy en día que el nivel del lago no siempre fue el mismo, consecuentemente encontramos algunas estructuras de piedra hoy sumergidas en sus aguas.

Las zonas de embalses o reservorios de agua para las obras de irrigación agrícola, también constituyen espacios donde se encuentra patrimonio cultural sumergido. Por ejemplo tenemos el caso de la represa de Gallito Ciego, bajo cuyas aguas se encuentran sumergidos los vestigios arqueológicos e históricos de los pueblos herederos de las culturas Chavín y Mochica.

El patrimonio cultural sumergido es una fuente de recurso para el desarrollo y en la medida que se encuentra bajo el agua se encuentra protegido de los depredadores o buscadores de tesoros, asimis-

mo, ofrece grandes oportunidades para el turismo recreativo y debe convertirse en una oferta cultural. Los altos costos de los proyectos de arqueología subacuática, el difícil acceso a los naufragios por falta de logística e información histórica y el escaso número de arqueólogos calificados para el patrimonio cultural subacuático dificultan la inversión en investigación y puesta en valor del patrimonio sumergido. También debemos considerar las amenazas a las que están sometidos los bienes del patrimonio subacuático, entre las que mencionamos los propios agentes naturales (fuertes corrientes, actividad biológica, erosión, corrosión, etc.), las expoliaciones o saqueos por parte de los cazadores de tesoros, muchas veces con la fachada de grandes empresas interesadas en respetar la ley, la contaminación ambiental y las grandes obras de infraestructura pública o privada.

En nuestro país desconocemos el número total de bienes del patrimonio cultural subacuático y no existe un inventario nacional. Situación que debe preocuparnos y motivarnos para conseguir despertar en las autoridades competentes el interés en proteger y poner en valor nuestro patrimonio cultural sumergido, de lo contrario estaremos condenándolo a su expoliación y depredación por parte de los buscadores de tesoros.

El rol de las instituciones vinculadas con el Patrimonio Cultural Subacuático peruano

El INC, como ente rector en lo concerniente al Patrimonio Cultural de la Nación, juega un papel trascendental en la protección, defensa y puesta en valor de nuestro patrimonio cultural sumergido. Lamentablemente, esta institución no cuenta con profesionales capacitados ni acreditados para realizar las tareas de investigación de arqueología subacuática.

Las Universidades peruanas que forman a los profesionales en arqueología, no tienen la especialidad de arqueología subacuática en sus cátedras y por ende, tampoco existen escuelas de campo que permitan a los arqueólogos capacitarse en las técnicas de reconocimiento, registro y excavación subacuática.

Esta situación obliga que los arqueólogos interesados en la arqueología subacuática tengan que recibir los conocimientos y las prácticas de buceo SCUBA en academias particulares, pero éstas sólo capacitan en las técnicas del buceo recreativo. Por ejemplo, en nuestro país la Federación Peruana de Caza Submarina y Actividades Subacuáticas otorga la certificación internacional de la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas (CMAS), la certificación va desde una hasta tres estrellas.

Una opción para los arqueólogos peruanos interesados en capacitarse de manera académica en las técnicas del registro subacuático, son los talleres que desarrolla la Nautical Archaelogical Society (NSA) en colaboración con el Programa de Arqueología Subacuática (PROAS) del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano de Argentina. Al presente, sólo tres compatriotas han tenido la oportunidad de participar de

dichos talleres en la ciudad de Buenos Aires, dos buzos con certificación CMAS** en el 2005 y un arqueólogo con certificación CMAS* en el 2007.

La Asociación sin fines de lucro de reciente conformación, Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático (IDPCS), está interesada en fomentar la conciencia sobre el Patrimonio Cultural Subacuático peruano, busca propiciar una adecuada identificación, registro, inventario, investigación, conservación, promoción y puesta en valor, colaborando con las entidades del estado encargadas de tal labor. El IDPCS ha colaborado con el INC y la Marina de Guerra del Perú en actividades de arqueología subacuática durante el año 2006, brindando la asistencia técnica de buceo a los arqueólogos encargados del reconocimiento subacuático de la Caleta Paraíso en la Isla San Lorenzo y participando de una visita a los restos sumergidos de la Covadonga en el Puerto de Chancay. Aunque el IDPCS no cuenta entre sus miembros con arqueólogos, dos de sus integrantes participaron en el taller de técnicas de registro arqueológico subacuático dictado por la NSA en Buenos Aires durante el año 2005.

La capacitación de los arqueólogos en las técnicas de la arqueología subacuática es necesaria si queremos contar con profesionales debidamente acreditados y con experiencia de campo. Interesante sería



Foto: J. Hudtwalcker

La isla San Lorenzo representa un magnífico lugar para desarrollar una escuela de arqueología marítima de manera técnica y académica. Vista actual de la caleta Paraíso.

lograr que la NSA pueda dictar en nuestro país los talleres de arqueología subacuática, permitiendo que un número mayor de arqueólogos puedan acceder a la capacitación. En tal sentido, se requerirá que alguna de las instituciones de nuestro país (públicas o privadas) vinculadas con la especialidad de arqueología o con el patrimonio cultural tome la iniciativa y realice los mecanismos pertinentes a fin de conseguir que la NSA pueda realizar sus talleres de capacitación en el Perú.

El convenio de cooperación institucional firmado entre la Marina de Guerra del Perú y el INC a fines del año 2006, le permite a este último establecer los mecanismos pertinentes a fin de iniciar la capacitación de sus arqueólogos en el buceo SCUBA. Desconocemos los motivos por los cuales las autoridades competentes del INC hasta el momento no han realizado las gestiones pertinentes ante la Marina de Guerra a fin de iniciar la capacitación básica en buceo de su personal profesional.

El Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo que auspicia la Marina de Guerra, representa una magnífica oportunidad para desarrollar en dicha isla una escuela de arqueología subacuática de manera técnica y académica. En la zona de la isla se puede realizar el registro e investigación no sólo del dique flotante sumergido en la Caleta Paraíso, sino de todas las embarcaciones hundidas en sus inmediaciones.

Las empresas dedicadas entre sus rubros al salvamento de embarcaciones hundidas no pertenecientes al patrimonio cultural subacuático también juegan un papel en la protección del patrimonio cultural sumergido, muchas de ellas durante sus operaciones de trabajo, eventualmente pueden toparse con restos de pecios o bienes integrantes del patrimonio cultural subacuático, siendo su deber en primer lugar no levantar ningún resto sumergido con valor histórico e inmediatamente comunicar a las autoridades competentes respecto a los hallazgos observados durante sus labores habituales. La legislación vigente (Reglamento de la Ley Nº 26620) establece que cualquier hallazgo, salvamento y/o remoción de naves y otros objetos perdidos, no pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación, en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables o en las costas, riberas o playas, deberá ser comunicado a la Autoridad Marítima. Asimismo las labores de rescate de naves, artefactos y otros objetos abandonados, no pertenecientes al patrimonio cultural, que se encuentren en el fondo del mar, ríos y lagos navegables deberán contar con la autorización expresa de la Capitanía de Puerto, con conocimiento de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a los requisitos establecidos. Para el caso de pecios, galeones, naves, bienes u objetos de carácter histórico, cultural o arqueológico, la autorización de extracción será emitida por la Dirección General de Capitanía y Guardacostas mediante Resolución Directoral, para tal efecto, el solicitante deberá contar previamente con el permiso otorgado por el INC.

Un hecho lamentable y que no debería repetirse, ocurrió durante el año 2006

en la zona de Matarani (Arequipa) y fue puesto en conocimiento público por el diario *El Comercio* en Febrero del 2007, cuando una empresa dedicada al rubro de salvamento y rescate de embarcaciones sumergidas extrajo del fondo marino, sin contar con la respectiva autorización del INC, algunos cañones y objetos de metal de un pecio colonial perteneciente al patrimonio cultural sumergido. Al presente, desconocemos cuales fueron las acciones realizadas por el INC respecto a este caso. Consideramos que los causantes de la expoliación y depredación del patrimonio cultural subacuático deberían ser sancionados severamente por las autoridades competentes, sirviendo de escarmiento para las empresas que tuviesen intenciones de profanar nuestro patrimonio sumergido. El ejemplo también debe servir como reflexión para los medios de prensa, que muchas veces con la finalidad de impactar al lector con la noticia espectacular de hallazgos sumergidos, se vuelven cómplices de estos cazadores de tesoros.

PERSPECTIVAS DE LA DISCIPLINA EN EL PERÚ

La experiencia mexicana y argentina

En América Latina, México y Argentina pueden servirnos como paradigmas en el desarrollo de la arqueología subacuática.

En 1980 el Instituto Nacional de Antropología e Historia de México creó el Departamento de Arqueología Subacuática, el mismo que fue promovido a Subdirección en 1995, desde entonces viene desarrollando una fructífera actividad de investigación, realizando proyectos arqueológicos subacuáticos con un enfoque multidisciplinario, multinstitucional e internacional. En el modelo mexicano, la arqueología que se practica es no intrusiva, cuidadosa del medio ambiente natural donde se encuentra inmerso el sitio cultural y se preocupa de integrar estudios de otras disciplinas, tales como la paleontología, geología, biología, geografía, historia y geofísica, con el objetivo de enriquecer la misma investigación arqueológica. Los arqueólogos mexicanos que desarrollan la arqueología subacuática constantemente están capacitándose en campos muy variados como el manejo de tecnología avanzada, aplicada tanto a la investigación como al buceo, con la finalidad de realizar las investigaciones propias de un trabajo científico. Se trabaja en colaboración con historiadores, paleógrafos, restauradores, entre otros especialistas, así como con estudiantes de arqueología.

Argentina cuenta desde 1995 con el Programa de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano. Al igual que México, en Argentina también se practica la arqueología no intrusiva y se respeta el medio ambiente natural y el contexto arqueológico de los pecios sumergidos, también se realizan proyectos interdisciplinarios. Deseamos resaltar la participación de la Armada Argentina en la actividad arqueológica subacuática, como lo explicaremos más adelante.

La Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático-UNESCO

Aunque el Perú no ha ratificado la presente Convención, ésta representa una excelente referencia, que debe ser tomada en cuenta al momento de tomar decisiones respecto a nuestro patrimonio cultural sumergido. La Convención fue aprobada en noviembre del 2001.

Consideramos que el concepto de patrimonio cultural subacuático está mejor definido en la Convención que en nuestro Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación vigente. La Convención no considera los bienes paleontológicos como patrimonio cultural subacuático, pero si toma en cuenta el entorno natural y el contexto arqueológico donde se encuentra el patrimonio cultural sumergido.

Entre los principios generales de la Convención que debemos considerar son los siguientes:

El patrimonio cultural subacuático no será objeto de explotación comercial, la protección del mismo es en beneficio de la humanidad. La preservación in situ deberá considerarse como opción prioritaria antes de autorizar o emprender actividades dirigidas hacia el patrimonio sumergido. Promueve la realización de proyectos de investigación interdisciplinarios y multinacionales. Favorecer la sensibilización del público hacia el patrimonio cultural subacuático, fomentando el acceso responsable y no perjudicial del público a ese patrimonio (siempre y cuando no represente un peligro para el mismo).

Con respecto a la investigación arqueológica de nuestro patrimonio cultural subacuático, el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas (aprobado por el INC) debería considerar las normas relativas a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático establecidas en la presente Convención. (Tabla 3)

Proyectos de Arqueología No Intrusiva

El desarrollo de investigaciones arqueológicas subacuáticas no intrusivas, deberá ser un objetivo si buscamos estar a la altura de los países donde se práctica esta disciplina con los estándares internacionales vigentes. Intensificar el trabajo en conjunto entre historiadores y arqueólogos, permitiendo la continua retroalimentación de ambas disciplinas.

Realizar catastros arqueológicos subacuáticos en todos los ambientes sumergidos en agua del territorio nacional, incluidos el mar peruano, los espacios lacustres, ribereños y todos los ambientes acuáticos donde se tengan referencias de presencia de patrimonio sumergido. Sólo de esa manera lograremos contar con un inventario nacional de los bienes integrantes del patrimonio cultural subacuático peruano. Todas las expediciones arqueológicas deberán contar con la respectiva autorización de los organismos competentes.

Se podría iniciar con el catastro subacuático de las bahías del Callao, Cerro Azul y Paita; asimismo, retomar los reconocimientos subacuáticos en el lado peruano del lago Titicaca y en algún otro lago o laguna de nuestra serranía que se-

pamos por fuentes etnohistóricas representó un espacio sagrado o repositorio de ofrendas rituales

Con respecto a la arqueología marítima, tomando como punto de partida la experiencia del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo, será necesario continuar con la investigación enfocando el estudio de la explotación económica de los recursos hidrobiológicos y el uso ritual de los espacios en la isla durante tiempos prehispánicos, particularmente durante el Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural. Asimismo, extender el ámbito de investigación hacia las otras islas de nuestro litoral, para lo cual se tendrá que desarrollar el Proyecto Arqueológico Islas del Perú. Tradicionalmente las islas de nuestro litoral no han sido objeto de estudio por parte de los arqueólogos, aunque por las fuentes etnohistóricas y algunos vestigios culturales sabemos que fueron espacios utilizados por las poblaciones prehispánicas del litoral, en tal sentido, las islas de nuestro litoral representan un nuevo espacio de investigación para los arqueólogos, incrementando de esta manera nuestro patrimonio cultural nacional.

Los proyectos propuestos deberán servir como escuelas de formación y especialización en arqueología marítima y subacuática para los arqueólogos peruanos.

La cooperación internacional y el trabajo interdisciplinario

Un concepto tratado en la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático es el referido a los buques y aeronaves de Estado. Éstos comprenden a todos los buques de guerra y otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizadas únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático. Estos buques y aeronaves de Estado no pierden su condición de tales pese a encontrarse sumergidas en aguas territoriales de otro país; en tal sentido, los países que en sus aguas territoriales guardan pecios con bandera extranjera deberán comunicar a los Estados a los que pertenecieron dichas embarcaciones hundidas respecto al descubrimiento de las mismas, así como su interés en ser consultado respecto a como asegurar la protección efectiva de ese patrimonio.

Esta situación favorece que la investigación arqueológica subacuática de dichos buques o aeronaves de Estado se realice en el marco de proyectos multinacionales y multidisciplinarios. La Convención también fomenta la cooperación de los Estados para impartir una formación en arqueología subacuática, en las técnicas de preservación del patrimonio cultural sumergido y en la transferencia de tecnologías relacionadas con el patrimonio cultural subacuático.

De igual forma, en el caso de nuestros buques o aeronaves de Estado hundidos y que permanecen sumergidos en aguas territoriales de otro Estado, éstas

siguen siendo peruanas y por lo tanto nos asisten los mismos derechos que para el caso de los buques o aeronaves de Estado hundidos en nuestro mar. Por ejemplo, la barca peruana *Lorton* hundida en 1916, en el marco de la primera guerra mundial, como consecuencia del ataque de un sumergible perteneciente a la escuadra del Imperio Alemán, cerca de las costas españolas.

Consideramos que estos proyectos que involucran buques o aeronaves de Estado, representan la oportunidad de trabajar en proyectos conjuntos con dichos Estados, compartiendo tecnologías y experiencias. Sirven para hermanar a los pueblos, mediante el conocimiento del patrimonio cultural subacuático.

Gestión del patrimonio cultural subacuático

Dos aspectos importantes para desarrollar la gestión del patrimonio cultural subacuático son la difusión y la protección y puesta en valor del mismo.

La difusión mediante publicaciones de carácter científico y de divulgación, asimismo la elaboración de reportajes y documentales televisivos (incluido cine) sobre arqueología marítima y subacuática, tanto para señal abierta como en cable. Establecer una estrategia de comunicación acorde con la realidad de nuestro patrimonio sumergido y el empleo de tecnologías pertinentes y modernas durante la producción de los documentales y reportajes. Sólo haciendo conocido, en nuestro país y en el mundo, nuestro patrimonio cultural subacuático lograremos que éste sea apreciado y respetado por las instituciones, autoridades, las empresas y la sociedad en general.

La protección y puesta en valor será consecuencia del trabajo en conjunto entre autoridades, instituciones, comunidad científica y población. El marco legal vigente en el Perú y las normativas internacionales permiten la defensa y protección de nuestro patrimonio cultural, las mejoras que se puedan realizar en las normativas nacionales deberán ser bien recibidas e inmediatamente implementadas. Una de las recomendaciones de UNESCO, con respecto a la protección de los sitios y pecios, es fomentar entre el público el acceso responsable y ético al patrimonio sumergido, alentando la práctica del buceo de bajo impacto.

Papel importante en la difusión y puesta en valor de la herencia cultural sumergida la tienen los museos (públicos y privados), ellos son los depositarios y encargados de mostrar toda la riqueza cultural de nuestro patrimonio cultural. En el Perú pocos son los museos donde se muestran bienes pertenecientes a nuestro patrimonio cultural subacuático, mencionaremos como ejemplo, al Museo Naval de la Marina de Guerra del Perú (incluidas todas sus sedes institucionales en el ámbito nacional), donde se exponen muchos bienes del patrimonio histórico naval peruano.

EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

El ejemplo de la Armada Argentina

Cada vez con mayor fuerza en el mundo, los países van tomando conciencia de la importancia de investigar, proteger,

defender y poner en valor su patrimonio cultural sumergido, en esa tarea juegan un rol trascendental las Armadas de los países, especialmente en aquellos que poseen Conciencia Marítima. Al respecto, los Intereses Marítimos de un país son todas las actividades desarrolladas por una nación para un mejor aprovechamiento del ámbito marítimo con respecto a sus recursos naturales y culturales contenidos en su lecho y subsuelo, con la finalidad de generar beneficios para la nación.

Un buen ejemplo de participación en la actividad de arqueología subacuática de su país y en la salvaguarda de su patrimonio cultural sumergido lo tenemos en la Armada Argentina, quien viene colaborando en varios proyectos de arqueología subacuática, iniciados y costeados por instituciones privadas, como la Fundación Albenga. La Armada y la Fundación tienen firmado un convenio de cooperación, por el cual la Armada colabora en cantidad significativa con personal, además brinda amplio apoyo con materiales y medios al equipo de buzos en el agua. Al presente, entre ambas instituciones vienen estudiando la posibilidad de realizar campañas de prospección, relevamiento y posible rescate de restos de su patrimonio cultural sumergido.

La Armada Argentina viene participando en actividades de arqueología subacuática desde hace más de medio siglo, en tal sentido tiene una experiencia acumulada y en virtud de los avances en el conocimiento de su pasado y de su patrimonio histórico marítimo, su concepción con respecto a los restos hundidos ha variado desde la simple idea de la sola protección a la navegación al concepto de la protección de ese patrimonio. El consenso entre los entendidos de la arqueología subacuática en Argentina es que su Armada tiene conciencia que todo pecio o resto hundido, sea de un buque de Estado o no, es parte integrante de su herencia histórica y cultural, por lo que debe ser preservado. Al presente, la Armada Argentina juega un rol protagónico en la protección de su patrimonio cultural subacuático, colaborando con las instituciones internacionales, privadas y nacionales vinculadas con el patrimonio cultural.

La Marina de Guerra del Perú

Los primeros intentos de nuestra Armada para desarrollar la arqueología subacuática se remontan a la última década del siglo pasado, con experiencias en los navíos *San Martín* y *Covadonga*. Posteriormente desde principios del presente siglo, buzos de la Marina de Guerra junto con buzos de la Asociación Pro Marina realizaron algunos reconocimientos subacuáticos en el lado peruano del Lago Titicaca. Lamentablemente, no podemos evaluar sus resultados, debido a que no se cuentan con reportes, ni informes científicos de dichos trabajos arqueológicos. Sólo comentaremos que experiencias de ese tipo ni rinden los resultados deseados, debido a que no contaron con la planificación, ni la participación de arqueólogos profesionales.

No obstante la poca experiencia de la Marina de Guerra en esta disciplina en nuestro país, ésta continua dedicando esfuerzos en dicha tarea. Desde el año 1999, la Dirección de Intereses Marítimos e Información (DIMINMAR) viene incursionando en la arqueología marítima, mediante los reconocimientos y excavaciones del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo; asimismo, durante el año 2006 y como una extensión de la investigación arqueológica terrestre en la isla, se realizó el primer proyecto formal de arqueología subacuática en el Perú, con la prospección subacuática del perímetro de la Caleta Paraíso. A diferencia de las experiencias anteriores de arqueología subacuática, este proyecto contó con la respectiva autorización por parte del INC.

En el año 2004 la Dirección de Intereses Marítimos e Información con la finalidad de continuar promoviendo y auspiciando los trabajos de arqueología marítima y subacuática, decidió crear el Comité de Investigación de Historia y Arqueología Marítima. El Comité es presidido por el Director de DIMINMAR y agrupa a representantes de las diferentes dependencias de la Marina de Guerra, asimismo incluye entre sus miembros a un arqueólogo.

La Marina de Guerra, conciente de la necesidad de trabajar en conjunto con el INC en la investigación, defensa y protección del Patrimonio Cultural de la Nación (incluido el patrimonio cultural sumergido) propuso a ésta, en el año 2005, la firma de un convenio de cooperación interinstitucional, donde entre otros temas, se contempla el desarrollo conjunto de proyectos de arqueología subacuática. El convenio de cooperación se firmó recién a fines del año 2006 y es por un lapso de cinco años.

En el Capítulo 7, Artículo 76 del Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, se establece que la Marina de Guerra deberá colaborar con el INC en la defensa y protección del patrimonio cultural subacuático, asimismo deberá informar al INC la relación de naufragios de los que tenga registro y de todo nuevo hallazgo que efectúe. Asimismo, la institución cuenta con buzos profesionales, con la tecnología y logística para apoyar el desarrollo de la arqueología marítima y subacuática.

Importante serán las alianzas estratégicas que pueda establecer la Marina de Guerra con instituciones públicas y privadas, tanto nacionales como extranjeras, vinculadas con el Patrimonio Cultural y la formación de profesionales relacionados con las investigaciones de historia y arqueología marítima. La *Revista de Marina*, publicación centenaria de nuestra Armada y editada por DIMINMAR, será importante para la difusión de artículos sobre el patrimonio cultural subacuático, de arqueología marítima y subacuática.

La creación del Centro Cultural de la Marina, propuesta por el Capitán de Corbeta Juan Carlos Llosa en la *Revista de Marina*, es una excelente alternativa. Dicho Centro, como órgano descentrali-

zado de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, podría concentrar sus esfuerzos en conservar, proteger y difundir el patrimonio histórico que conserva la Marina de Guerra, así como la promoción de la arqueología marítima y subacuática.

Estamos convencidos de que en las actuales circunstancias, la Marina de Guerra del Perú está a la altura del reto que le depara este siglo, con la total disposición y en la capacidad de poder impulsar, colaborar y desarrollar la arqueología marítima y subacuática en nuestro país.

Tabla N° 1

	Marco Legal sobre el Patrimonio Cultural de la Nación
1	Constitución Política del Perú
2	Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28296)
3	Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
4	Reglamento de Investigaciones Arqueológicas. INC.
5	Leyes de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres. DICAPI
6	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. UNESCO
7	Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO

Tabla N° 2

Concepto de Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO-2001	
Por "patrimonio cultural subacuático" se entiende todos los restos de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:	
1	Los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;
2	Los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y
3	los objetos de carácter prehistórico
No se considerará patrimonio cultural subacuático a los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar. Tampoco las instalaciones distintas a cables y tuberías colocadas en el fondo del mar y todavía en uso.	

Tomado de *Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático*. Artículo 1 incisos a, b y c

Tabla Nº 3

Normas relativas a las actividades dirigidas al Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO-2001

Plan del Proyecto

- Evaluación de los estudios previos o preliminares.
- Enunciado y objetivos del proyecto.
- Metodología y técnicas que se utilizarán.
- Plan de Financiación.
- Calendario previsto para ejecución del proyecto.
- Composición del equipo, las calificaciones, las funciones y experiencia de cada uno de sus integrantes.
- Planes para análisis y otras actividades que se realizarán después del trabajo de campo.
- Programa de conservación de objetos y del sitio, en estrecha colaboración con autoridades competentes
- Política de gestión y mantenimiento del sitio que abarque toda la duración del proyecto.
- Programa de documentación.
- Programa de seguridad
- Política relativa al medio ambiente.
- Acuerdos de colaboración con museos y otras instituciones, en particular de carácter científico.
- Preparación de informes.
- Depósito de materiales y archivos incluido el patrimonio cultural subacuático que se haya extraído, y
- Programa de Publicaciones.

Informes Técnicos

- Descripción de los objetivos.
- Descripción de las técnicas y métodos utilizados.
- Descripción de los resultados obtenidos.
- Documentación gráfica y fotográfica esencial, sobre todas las fases de la actividad.
- Recomendaciones relativas a la conservación y preservación del sitio y del patrimonio cultural subacuático que se haya extraído.

Tomado del Anexo adjunto en la *Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.*

BIBLIOGRAFÍA.

Acuña Zevallos, Rolin, *En busca del Dique Flotante*. En: Gaceta Cultural del Perú. N° 20. Págs. 30-31. Publicación del INC. Junio 2006.

El Dique Flotante asoma de nuevo. En: Gaceta Cultural del Perú. N° 22. Págs. 18-19. Publicación del INC. Octubre 2006

Constitución Política del Perú (1993). Fondo Editorial Navarrete.

Green, Jeremy, *Maritime Archaeology, a Technical Handbook*. Academic Press. Londres, 1990

Hudtwalcker Morán, José y Pinilla Blenke, José, *Proyecto Arqueológico San Lorenzo 2003-2004*. Revista de Marina. Año 97, N° 2. 2004.

Ley de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres (Ley N° 26620). 2001.

Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28396). 2004

Llosa Pazos, Juan Carlos, *Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas*. Revista de Marina. Año 100, N° 1. 2007

Luqi Lagleyze, Julio, *El rol de la Armada Argentina en la investigación y protección del patrimonio cultural subacuático*. Manuscrito de Internet

Ortiz Sotelo, Jorge, *Arqueología Submarina y naufragios en el Perú*. Revista de Marina (Perú) . Año 96, N° 1. 2003

Reglamento de Investigaciones Arqueológicas. INC. 2004

Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación. 2006

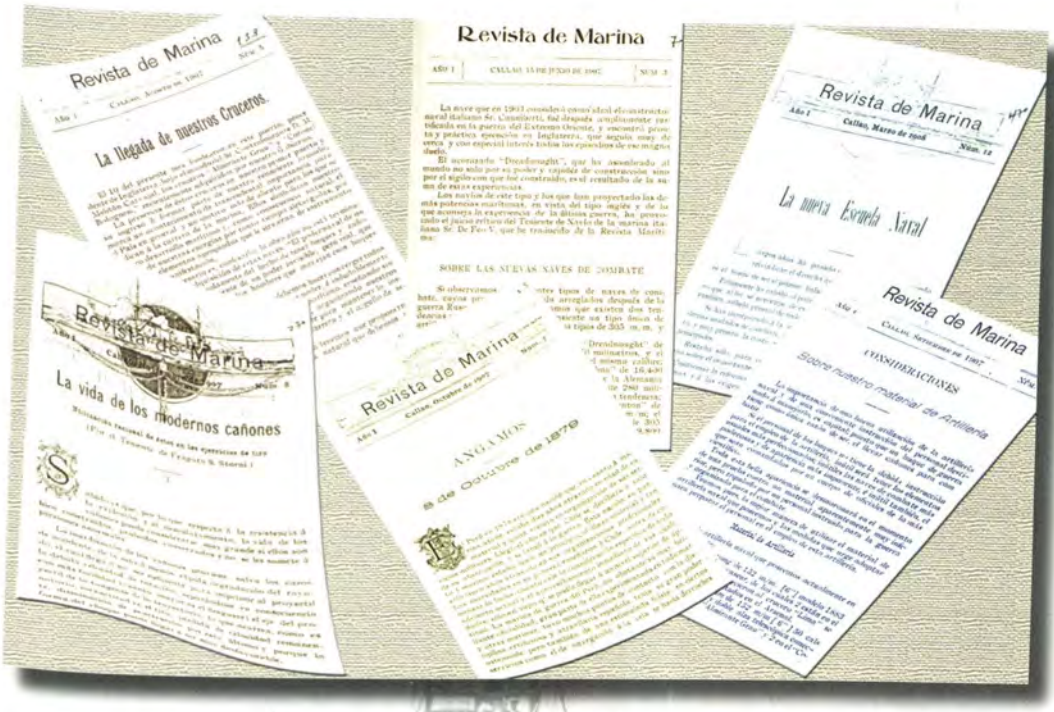
Romero Pintado, Fernando, *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ*. Tomo VIII. Volumen 2. La República 1850 a 1870. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima. 1984

UNESCO, *Protection of the Underwater Cultural Heritage*. París, 1981.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1982

Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001

Patrimonio cultural subacuático. Revista de la Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe. 2001



Sucedió hace un Siglo

Inauguramos esta sección de noticias históricas en esta Edición Especial del Centenario de la Revista de Marina.
Todas las informaciones que aparecen en Sucedió hace un Siglo provienen precisamente de lo publicado en el primer año de nuestra revista.

TENIENTE PRIMERO GIOVANNA BETANCOURT SANGUINETI

El Crucero peruano Coronel Bolognesi

El *Coronel Bolognesi,* segundo buque de este tipo construido para el gobierno del Perú tenia 370 pies de eslora, 40'6 de manga y 14'3 de puntal; su poco calado le permitía, por lo tanto, entrar a la mayor parte de las bahías de Sudamérica; su desplazamiento era de 3.200 toneladas.

La maquinaria consistía en dos máquinas de triple expansión de cuatro cilindros y cuatro cigüeñales cada una, balanceados por el sistema Jarrow Schlichn Tweedy, y desarrollaba un poder colectivo de 14.000 caballos indicados con la presión de 250 lbs en las calderas, dando un andar de 24 millas por hora. Su radio de acción era de 4.500 millas, las calderas eran multitubulares, y estaban distribuidas en tres departamentos separados por mamparos estancos, que se cerraban para usar el tiro forzado con lo que el buque alcanzaba el máximo de velocidad. No se omitió gasto alguno para proveer al buque de toda clase de máquinas auxiliares que facilitaban sus operaciones.

Por otro lado, el departamento de máquinas estaba defendido por extensas carboneras a los costados, destinadas a aminorar los efectos que ocasionaban los proyectiles y granadas en las máquinas.

La torre de combate estaba construida de acero niquelado endurecido, y su espesor era de 3 pulgadas.

Su armamento estaba compuesto por un cañón de 6" emplazado en castillo de proa, y otro a popa; el servicio de municiones se realizaba por medio de ascensores movidos por motores eléctricos instalados en tubos protegidos.

El armamento secundario consistía en 8 cañones de tiro rápido de 14 lbs y 8 de 1¼ distribuidos convenientemente a los costados de la cubierta superior y puentes. También contaba con 2 tubos sumergidos, para lanzar torpedos de 18".

El crucero poseía condiciones muy recomendables para naciones como el Perú, en que los gastos de su armamento tenían que ser necesariamente limitados.

Su armamento, unido a su excepcional velocidad, le permitiría mantener en jaque a buques de mayor poder y menor andar, además, por sus condiciones, estaba destinado a realizar planes estratégicos de gran importancia contra buques que, como dejamos dicho, aunque fueran de mayor poder, desarrollaban menor velocidad.

El buque poseía espléndidas condiciones de confort para los oficiales y tripulación. Un completo sistema de ventilación tanto natural como artificial, le fue acondicionado, lo mismo que la calefacción de vapor; el alumbrado general de la nave se hacía mediante una instalación eléctrica.

Las cámaras del comandante y oficiales eran elegantes y confortables. Los Sollados para la tripulación se encontraban debajo del castillo de proa y cubierta



Botadura al mar del crucero *Coronel Bolognesi (AHM)*

superior; sus condiciones eran notablemente satisfactorias, pues contaban con lavatorios, baños y otras comodidades.

Asimismo, el buque contaba con máquinas y cámaras frigoríficas. La panadería estaba provista de una maquinaria especial para elaborar pan.

También puede mencionarse que el buque contaba con 2 mástiles provistos de crucetas para señales, y en las que se había instalado telegrafía inalámbrica. Dos poderosos proyectores, y nueve botes incluyendo una lancha a vapor de 34 pies, completaban el equipo del crucero *Bolognesi.*

Crucero Almirante Grau

El crucero peruano *Almirante Grau* fue construido por la casa Vickers Sons and Maxim de Barrow. En una de las tantas pruebas que realizó este buque en lugar de los 14.000 caballos y 24 nudos previstos, este buque dio 14.144 caballos y 24 nudos, las máquinas se comportaron perfectamente pudiendo notarse la ausencia completa de vibraciones.

El *Almirante Grau* fue una modificación de los *Scouts* ingleses. Desplazaba 3.200 toneladas con 112,75 metros de eslora, 12,35 de manga y 4,75 metros de calado.

Sus máquinas eran del tipo vertical, de triple expansión y cuatro cilindros, balanceados según el sistema Yarrow. El vapor era proporcionado por diez calderas a tubos de agua dispuestas en tres compartimentos estancos e independientes.

Éstas, así como los pañoles de munición y los fondos, estaban protegidos por una cubierta acorazada, detenida cerca del emplazamiento del palo trinquete, pero elevada por encima de los cilindros de las máquinas.

El armamento estaba compuesto de dos cañones de 152 mm uno en caza sobre el castillete y el otro en retira, sobre la toldilla, protegidos por pantallas, con un campo de tiro horizontal de 270º; ocho cañones de 76 mm (14 libras) en repiezas sobre los flancos; ocho de 37 mm y dos tubos lanza torpedos sumergidos de 457 mm.

Se dispuso que el *Almirante Grau* llevara la insignia de oficial general; poseía una toldilla espaciosa y desplazaba 20 toneladas más que su gemelo el *Coronel Bolognesi.*



Crucero *Almirante Grau (AHM)*

Crónica extranjera

Inglaterra

El almirantazgo británico contemplaba en ese tiempo, probablemente alarmado, el creciente poderío de las demás flotas, que respondían a sus nuevas construcciones con otras de igual o mayor poder.

El *Dreadnought* sorprendió no sólo por su poderosa artillería compuesta de

10 cañones de 305 mm, emplazado en 5 torres, sino por el sigilo y rapidez con que se efectuó la construcción de esta nave de 18.200 toneladas de desplazamiento. Empleó tres meses para probar sus condiciones marineras y militares en los mares más tormentosos desde Portsmowth hasta el Mediterráneo, Isla Trinidad, Norte de Venezuela y por último Sheernes.

En el año 1907 Inglaterra ya había mandado a construir tres nuevos acorazados: *Bellerophon, Termeraire y Superb.*

A continuación detallamos los grupos de naves con los que contaba Inglaterra en esos días: Grupo Nelson: *Lord Nelson* y *Agamennón* de 16.600 toneladas.

Grupo King Edward VII: *King Edward VII, Commonwealth, Dominion, Hirsdostan, New Zealand, Hibernia, África, y Britania* de 16.350 toneladas.

Los cruceros acorazados, clase "Invencible": *Invincible, Inflexible e Indomitable* de 17.000 toneladas.

Clase "Minotaur": *Minotaur, Shannon y Defence* de 14.600 toneladas.

Clase "Duke of Edimburgh": *Achilles, Cochrane, Natal, Warrior, Black Prince y Duke of Edimburgh* de 13.550 toneladas.

Luego del desastre del destroyer *Cobra,* se sacrificó la velocidad en las embarcaciones británicas de este tipo para poder dar mayor dureza al casco, pero la guerra del medio oriente había evidenciado las ventajas de la velocidad, fue preciso la confección de planos de las nuevas embarcaciones de este género, que en la marina inglesa se clasificaban en "*River Class*", "*Coast Destroyer*" y "*Ocean Going Destroyer*". El primer grupo formado por 34 cazatorpedos, los cuales desplazaban 600 toneladas y estaban armados con 4 cañones de 76 y dos tubos lanzatorpedos. El segundo grupo fue bautizado por el almirantazgo con el nombre de "*First class torpedo boats*"; desplazaban 220 toneladas; velocidad 29 nudos, poder de las máquinas a turbina 4.000 caballos. En lo que respecta al armamento contaban con 2 cañones de 76 mm y 2 tubos lanza- torpedos. Utilizaba combustible líquido.

El último grupo desplazaba mas de 1.500 toneladas y su velocidad era de 36 millas, empleando motores a turbina y combustible líquido.

El tipo "*Scout*" creado en la marina inglesa superó los 25 nudos, y el desplazamiento variaba entre 2.800 y 3.200. La artillería estuvo compuesta por cañones de 102 mm 8 de 47 mm y 2 tubos lanzatorpedos.



HMS Dreadnought de 18.200 toneladas de desplazamiento

Austria Hungría

Después de la victoria de Lissa, la marina del imperio austrohúngaro no atrajo las miradas de las demás flotas militares del globo, sino cuando el Capitán de Fragata Lupis y su sucesor el Ingeniero Whitehead, ambos de la misma marina, inventaron el torpedo automóvil.

Desde entonces y por el espacio de 40 años, la mayoría de las marinas fueron tributarias de esta industria austriaca y las comisiones navales visitaban Fiume, para actualizarse de los adelantos aportados a esta arma.

En el periodo transcurrido desde Lissa hasta 10 años después, las construcciones navales de la marina imperial se redujeron a seis navíos, cuyo desplazamiento variaba de tres a siete mil toneladas.

Esta marina también contaba con tres acorazados, *Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich y Erzherzog Ferdinand Max* Cada uno de estos desplazaba 10.600 toneladas con 4 cañones de 25 cm, 12 de 17cm, y otros de menor calibre, 2 tubos lanzatorpedos y 19,25 nudos de velocidad.

Además de estas naves el presupuesto de ese entonces señalaba la construcción de otros tres acorazados que llevarían por nombre *Erzatz Tegettof, Erzartz K. Rudolph y E. K. Stephania,* cada uno de 14.500 toneladas, con 4 cañones de 305 mm, 8 de 240 y 17 millas de velocidad y un explorador de 3.500 toneladas.

Las torpederas y cazatorpederas, según el presupuesto de ese entonces, aumentarían a 24 y 12, respectivamente.

Alemania

La población y la industria alemanas, en su desborde en ese tiempo por todos los puntos de la tierra, impusiron el imperio del fomento de una poderosa marina que serviría de garantía a las masas de alemanes y a las capitales que buscaban ocupación por todo el globo; y el gobierno imperial protegía este importante movimiento, aumentando diariamente el poder de su respetable flota. En 1898 entró en servicio el acorazado *Kaiser Friederich,* y para el año 1907 la flota de acorazados de esta nación había aumentado con 20 naves, y estuvo clasificada en 4 grupos de 5 naves cada uno.

Primer Grupo: (Tipo Kaiser)
R. Friedrich, K. Wilhelm II, K. Wilhder Grosse, K. Karl. Der Grosse, y K. Barberossa.
Segundo Grupo:
Wittelsbach, Zahringen, Schwaben y *Meklenburg.*
Tercer Grupo:
Braunschweing, Lesas, Essen, Preusen y *Lothringen.*
Cuarto Grupo:
Duetschland, Hannover, Prommern, Schlesien y Schleswing Holstein.

Cada una de las naves tipo "Kaiser" desplazaba 11.150 toneladas, las del segundo grupo, tipo "Wittelsbach" 11.830 toneladas, las del tipo "Braunschweing" 13.200 toneladas; y las del tipo "Deutschland 13.400 toneladas.

Como consecuencia de la guerra del extremo oriente y siguiendo el ejemplo de las demás potencias navales, el desplazamiento moderado de los acorazados alemanes se elevó a 18.000 toneladas y la artillería estuvo compuesta de 14 cañones de 280 mm en torres.



SMS Zahringen correspondiente al segundo grupo de naves alemanas

Ecuador

Esta nación compró a Chile el vapor armado en guerra *Casma,* antiguo *Águila,* que fue bautizado con el nombre de *Marañón.*

Para el año 1907 se anunció que se había solicitado de Chile cambiar el *Marañón* con los exploradores *Almirante Lynch* y *Almirante Condell.*

Estos buques formaron parte del primer programa naval que Chile ejecutó después de la guerra *(Prat, Errázuriz, Pinto, Lynch y Condell*) y fueron construidos en Inglaterra; cada uno desplazaba 750 toneladas, casco de acero ligerísimo, 2 máquinas, armados con cañones de tiro rápido de 57 mm, ametralladoras y 4 tubos lanzatorpedos.

Estos buques desempeñaron un importante rol en la revolución del 91, y se les sometió a grandes trabajos, como que eran la única fuerza marítima del gobierno de Chile.

Italia

El crucero *Dogali*, de la Real Marina Italiana, fondeó en la bahía del Callao el día 7 de mayo. Esta nave fue construida en 1888 para la Marina Griega por la casa Armstrong, Mitchell & Cia. y el gobierno italiano la adquirió antes que fuera entregada al estado para quien fuera construida.

Sus características: desplazamiento, 2.088 toneladas; casco de acero; eslora, 76,3 m, manga 11,3 m; puntal 4,9 m; artillería 6 cañones de 25 cm, 9 de 57 mm, 2 de 37 mm y dos ametralladoras y 2 tubos lanza torpedos.

Su protección consistía en una cubierta protegida alcanzando un espesor de 6,35 cm sobre el departamento de máquinas.

La plana mayor del crucero *Dogali* estuvo compuesta de 13 oficiales y 232 tripulantes.



Crucero Dogali, de la Real Marina italina

Estados Unidos

La Escuadra Norteamericana programó un viaje al Pacífico en el cual participarían 16 buques de combate, 6 torpederos, 7 buques auxiliares y varios buques carboneros.

En el itinerario se consideró que la escuadra se reuniría en Hampton Roads y zarparía de ese puerto hacía Trinidad, Río de Janeiro, Punta Arenas y finalmente llegarían al puerto del Callao.

Después de visitar nuestro puerto se dirigirían a Bahía Magdalena, lugar en que la escuadra permanecería 30 días, los cuales estarían destinados a realizar ejercicios prácticos de tiro y diversas evoluciones navales.

El último puerto sería San Francisco previendo como recorrido total 13.772 millas.

El problema del carbón era uno de los más serios, razón por la cual la velocidad de la flota había sido determinada teniendo en cuenta la más estricta economía de combustible. Esta velocidad se había regulado a razón de 10 millas por hora, promedio que se consideró como el más económico para los buques.

Se estimó que si todos los buques zarpaban con sus carboneras, llenar la flota requeriría para llegar al término del viaje, 100.540 toneladas más de carbón, sin contar el combustible que consumirían las torpederas.

Este enorme aprovisionamiento tendría que ser llevado en buques carboneros, cuatro de ellos llevarían 2.200 toneladas cada uno acompañando a la flota hasta Trinidad.

Cinco de las más grandes carboneros, llevarían cada uno 4.000 toneladas de carbón acompañando a la flota hasta Río de Janeiro.

Para continuar el viaje desde nuestro puerto a San Francisco se había considerado fletar 12 buques carboneros más, cuatro de los cuales esperarían a la escuadra en Punta Arenas, cuatro en el Callao y cuatro en Bahía de Magdalena.

Además de la escuadra de combate, torpederas y buques carboneros mencionados anteriormente, el cañonero *Panther* sería trasformado y equipado con el fin de servir de factoría flotante.

Los buques *Calgoa y Glacier,* cargados de aprovisionamiento, acompañarían a la flota durante su viaje.

El total de la tripulación que vendría en la escuadra sería de 15.000 hombres

Chile

El viernes 30 de agosto el Senado, en sesión secreta, autorizó al Ejecutivo para que pudiera enajenar a una nación amiga los caza torpedos *Almirante Lynch, Almirante Condell* y el *Almirante Simpson* Estos buques fueron finalmente entregados al Ecuador.



El Almirante *Simpson* fue uno de los buques vendidos por Chile al Ecuador

Inglaterra

La Escuela Naval Inglesa de Osborne.

El sistema inglés de reclutar y educar a los jóvenes que llegaban a ser oficiales de su marina de guerra difiere mucho del método norteamericano; pues en Estados Unidos la educación de dichos oficiales estaba concentrada en la Escuela Naval de Annapolis. En Inglaterra se educaba a los cadetes en distintos puntos, y en varias naves, destinadas exclusivamente en ciertas estaciones a esa instrucción.

El joven que entraba a la Academia Naval de Annapolis, no sólo adquiría los conocimientos del marinero y del oficial, sino también los que constituían una com-



Escuela Naval Inglesa de Osborne

pleta enseñanza militar, requiriéndoles el manejo de las piezas de artillería de campaña. Tenía que ponerse al corriente de todos los ramos del servicio en tierra, menos en el de caballería. Antes de salir a su primera campaña el alumno no sólo tenía que conocer los principios y práctica de la navegación, sino también los de la construcción naval e ingeniería mecánica.

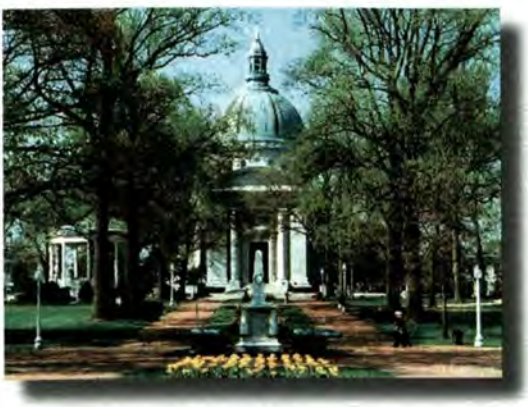
El guardiamarina inglés seguía, por lo general, uno de los dos cursos que lo preparaban para la ingeniería o para el mando de las naves.

Los cadetes más antiguos se dividían en esas dos clases. Los que habían de mandar, generalmente obtenían su entrada por medio del almirantazgo; los que pasaban los exámenes iban a la Escuela y también al barco que se hallaba en Darmouth. Los estudios eran muy semejantes a los de Annapolis. De vez en cuando salían de la vida del barco de estación a dar viajes en buques de vela o de vapor. Al cabo de 15 meses se graduaban de cadetes aptos para salir al mar y pasar a alguna nave de guerra en donde servían tres años y medio como subtenientes activos. Un curso de seis meses en Greenwich les completaba la carrera. Luego recibían su nombramiento de subtenientes, pasando a ser en realidad oficiales de marina. Los cadetes de ingeniería hacían la mayor parte de sus estudios en Keyham de Devonport, en donde permanecían cuatro años antes de ir al mar.

Una de las instituciones más interesantes relacionadas con el servicio británico, era la conocida con el nombre de Escuela de Osborne en donde se preparaban a los jóvenes para distintos puestos de la marina, prestando especial atención a los técnicos.

Como lo indica su nombre, la escuela se hallaba en la isla de Weight, cerca del famoso palacio de Osborne, que era la residencia de verano de la Reina Victoria. Los alumnos tenían que entrar a la edad de 12 ó 13 años y se les reclutaba principalmente entre los hijos de los oficiales activos o retirados de la marina.

El plan de estudios no sólo comprendía por las asignaturas de los colegios comunes para los jóvenes de su edad, sino también contaba con un sistema completo de desarrollo físico, que comprendía la gimnasia y otros ejercicios. En las primeras clases aprendían a manejar la pistola



Escuela Naval de Annapolis

y otras armas menores. El curso duraba cuatro años, y además de los estudios de la carrera, tenían que aprender el manejo de los instrumentos de mano para el trabajo de la madera, de los metales y el de las máquinas de varias clases; también tenían que aprender lo relacionado con la marinería, especialmente cuanto se refería al manejo de los buques a vela exclusivamente. Así, pues, los alumnos no sólo tenían que conocer la ingeniería mecánica y naval sino también de la construcción y el material de los buques a vela.

La Escuela de Osborne constituyó una de las instituciones de alto prestigio que permitía a los graduados pasar a las instituciones superiores para completar su educación como ingenieros o como oficiales de mando.

Crónica Nacional

Liga Patriótica Naval

Esta institución patriótica, fundada en Mollendo en 1900 por el entonces Capitán de Corbeta Ernesto de Mora, fue acogida favorablemente en varias ciudades de la República cooperando al fondo de la Junta Patriótica con una respetable suma.

La primera junta celebrada con el objeto de dar forma práctica a esta patriótica idea, se llevó a cabo en el local del Centro Naval, donde se reunió la mayor parte de nuestro elemento náutico y gran número de particulares.

Después de una larga discusión, se procedió a la elección de la Junta Directiva, resultando elegidos por unanimidad como presidente el Capitán de Navío Sr. D. Gregorio Casanova, vocal, Dr. Anselmo Barreto, tesorero, Dr. Federico Villarreal y como secretario el Teniente Primero Augusto Pimentel.

El cuerpo de la Armada que veía surgir nuestra marina del estado de inercia y abandono en que se encontraba, secundaba estos trabajos con todo el entusiasmo que se merecía, haciendo activa propaganda a favor de todo lo que significaba el fomento de nuestro renovado poder marítimo, que era la manifestación de nuestra nacionalidad, y de nuestro prestigio en el exterior.



El entonces C.de C. Ernesto de Mora, fundador de la Liga Patriótica en Mollendo en 1900 (AHM)

Dique flotante

Desde el 20 de julio de 1907 quedó fuera de servicio el dique flotante del puerto del Callao, siendo imposible ponerlo a flote, por el estado completo de deterioro en que se encontraba debido a la falta de cuidado en los muchos años de servicio que llevaba prestados a la compañía que lo explotaba.

La falta de dique en el puerto ocasionó innumerables perjuicios para el comercio marítimo, particularmente al nacional.
La Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante debió establecer un nuevo dique no sólo por requerirlo de manera apremiante nuestra marina, sino por la circunstancias excepcional que se le presentaba para explotarlo con rendimientos considerables.



Dique flotante del puerto del Callao
en el año 1907



Dique flotante hundiéndose...

Actualidad Naval Mundial



Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de fragata John Rodríguez Asti

ALEMANIA
Sistema de defensa IDAS para submarinos



Un sistema de lanzamiento de misiles desde submarinos promete un cambio radical de las operaciones de guerra antisubmarina, por la capacidad de ataque a helicópteros y buques que se encuentren efectuando búsqueda de submarinos. El sistema consta de un misil guiado por fibra óptica que ha sido desarrollado por la empresa alemana DIEHL BGT y probado satisfactoriamente en noviembre del 2006. Este sistema ha sido considerado en el submarino *Tipo 212-A* y puede ser configurado para atacar blancos en tierra.

ARGENTINA
Submarino será sometido a reparaciones



El submarino ARA *San Juan* (S-42) del tipo *TR-1700* será sometido a reparaciones de media vida a un costo estimado de 30 millones de dólares en los Astilleros Domecq García. Esta reparación ya había sido anunciada por la Ministra Nilda Garré, el 17 de mayo último, en la ceremonia central por el día de la Armada. A diferencia de las reparaciones de media vida que se desarrollaron en tres etapas en el submarino A.R.A. *Santa Cruz*, la primera y última en los Arsenales Navales de Puerto Belgrano y Mar del Plata, y la segunda en los Astilleros de Marina de Río de Janeiro, Brasil, todas ellas concluidas en el 2002; en el submarino *San Juan* se desarrollarán estas reparaciones íntegramente en Argentina en un período previsto de dos años. Los trabajos a desarrollarse comprenderán el corte del casco, reemplazo de sus 960 elementos de baterías, reemplazo de las 4 máquinas diesel MTU, desmontaje de los 4 generadores para su recorrido en talleres, reemplazo de todos los mástiles izables, reemplazo de las compresoras de aire, compresores de aire acondicionado y la renovación de su planta hidráulica, entre otros.

AUSTRALIA
Adquisición de destructores

El 20 de junio el Gobierno australiano aprobó el diseño de la fragata tipo F-100 española de la clase Álvaro de Bazán, para la construcción de de cuatro destructores para guerra antiaérea de la clase *Hobart*, como parte de su fase de planeamiento y modernización, los cuales deberán entrar en servicio en el 2013. Los buques de 6,250 toneladas serán construidos por astilleros australianos y contarán con sistema AEGIS.



BÉLGICA
Es retirada del servicio última fragata de la clase *Wielingen*

La marina de Bélgica retiró del servicio el pasado 15 de octubre la última de cuatro fragatas clase *Wielingen*, las cuales han sido sustituidas por dos fragatas de la clase *Karel Doorman* (Tipo M), recientemente adquiridas en los Países Bajos.



CHILE

Fragata *Almirante Williams* es sometida a modernización

La fragata chilena *Almirante Williams* (FFG-19) ha iniciado un largo periodo de reparaciones y modernización en los astilleros ASMAR Talcahuano, que comprenderán trabajos en su planta de ingeniería, así como para solucionar algunos percances ocurridos durante su última participación en los ejercicios PANAMAX. Asimismo, se efectuarán trabajos de instalación del sistema de misiles *Harpoon Block 2*, un nuevo montaje de 114 mm en la cubierta de proa, la ampliación de su cubierta de popa y mejoras en el hangar para operar con dos helicópteros ASW. Cabe señalar que contarán con la asistencia de la empresa BAE SYSTEMS, por un acuerdo firmado en el 2006 durante la Euronaval.



Entrenamiento con unidades de la Tercera Flota

El submarino de la Armada de Chile *Simpson* (SS 21) llegó el 11 de septiembre a la Base Naval de Punta Loma, California, para participar en los Ejercicios con Submarinos Diesel (DESI) con la Marina de Estados Unidos. Esta evolución particular de entrenamiento ayudará a los marinos norteamericanos y chilenos a entrenar y capacitar a sus tripulaciones, incrementando además la interoperabilidad. Durante los tres meses que durará su despliegue en los EE.UU., el submarino *Simpson* conducirá un entrenamiento junto con el USS *Tarawa* y los grupos de ataque LHA 1 y del USS *Lincoln* (CVN 72). Una vez finalizados los ejercicios en la costa de California meridional, el submarino *Simpson* retornará a Chile a mediados del mes de noviembre.



CHINA
Nuevo submarino clase *Shang*

El Ejército Popular de Liberación de China (PLAN) ha revelado los detalles de su nueva generación de submarinos nucleares de ataque del *Tipo 093*, durante el 80º aniversario de la creación del museo militar. Este submarino corresponde a la segunda generación de submarinos de ataque y reemplazarán a los de la clase *Han* considerados obsoletos y ruidosos, que fueron incorporados entre 1970 y 1990. El primer submarino *Tipo 093* comenzó su construcción a mediados de los 90 y dos de ellos fueron lanzados entre el 2002 y 2003.



ISRAEL
Nuevo submarino museo

El 22 de setiembre el submarino israelí *Gal*, partió desde el astillero alemán HDW en Kiel, a bordo de la motonave María hacia el puerto de Haifa, en Israel para ser convertido en museo. De esta clase de submarinos (derivada del *Tipo 206*), fueron construidas 3 unidades para la armada de Israel en los astilleros Vickers de Gran Bretaña, las cuales fueron retiradas del servicio cuando se recibieron las unidades clase *Dolphin*. Una de ellas fue desguazada y las otras dos trasladadas a Alemania para una posible venta que no se concretó.



ESTADOS UNIDOS
Construcción de buque de asalto anfibio



Fue colocada la quilla de la séptima unidad de la clase *San Antonio*, de un total proyectado de doce unidades. Este tipo de Unidades viene siendo comisionada a partir del año 2006 en la marina Norteamericana, y reemplaza a la clase *Austin* (LPD). Sus características principales son: eslora 208,5 metros, manga 31,9 metros, tiene un desplazamiento de 24.900 toneladas y una velocidad de 22 nudos. Puede llevar una tripulación de 360 hombres más 600 de tropa.

Tiene una capacidad de portar 8 aviones *Harrier AV-8B*, helicópteros de transporte del tipo *CH-53E Sea Stallion* ,o *2 CH-46*, *MV-22 Osprey* y *AH-1W Súper Cobra*, así como de vehículos anfibios AAAV y tanques *M-1A2 Abrams*.



REINO UNIDO
Armada concluye pruebas de helicópteros

El Escuadrón Aeronaval Nº 846 de la Real Armada Inglesa, ha completado las pruebas en 3 de sus helicópteros *Sea King HS.4,* recientemente mejorados para ser desplegados en Afganistán a finales del presente año. Estas mejoras a las aeronaves les han permitido aumentar un 20 % en velocidad, carga y autonomía, considerando además un incremento en sus medidas de protección.



Actualidad Naval Nacional



Licenciada Tatiana Figueroa López

Buque HMCS *Regina* de la Armada de Canadá arribó al Perú

El buque HMCS *Regina* de la Armada de Canadá arribó al puerto del Callao en visita oficial el 13 de setiembre. Esta unidad permaneció en nuestro país cuatro días, en los cuales realizó una serie de actividades protocolares, académicas, culturales y sociales.

A su arribo, presentaron su saludo protocolar al Capitán de Puerto del Callao, al Comandante de la Fuerza de Superficie, al Presidente del Gobierno Regional del Callao y al Alcalde.

La tripulación del buque visitante participó también en una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao, la misma que estuvo a cargo del Encargado de Negocios de la Embajada de Canadá en el Perú.



Oficiales de la Armada Canadiense participaron en ceremonia de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú.

Asimismo, la dotación del buque *Regina* participó en diferentes actividades deportivas y almuerzos de camaradería, con el personal superior y subalterno.

Esta visita tuvo como finalidad, también, estrechar los vínculos profesionales y de amistad entre la Armada de Canadá y la Marina de Guerra

Autoridades civiles y militares fueron distinguidas con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval"

En merito a su contribución al engrandecimiento de la Marina de Guerra del Perú, autoridades políticas y militares fueron condecoradas con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval", en el Club de Oficiales de La Punta.

Durante la ceremonia se condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Gran Cruz Especial – Distintivo Blanco, al General del Aire Miguel Ángel Gómez Vizcarra, Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú; al General de Ejército, Edwin Donayre Gotzch, Comandante General del Ejército; General de la Policía David Rodríguez Segeu, Director General de la Policía Nacional del Perú; al Doctor Fabián Novak Talavera, Viceministro de Asuntos Logísticos y de Personal del Ministerio de Defensa, y a la Doctora Nuria Esparch Fernández, Viceministra de Asuntos Administrativos y Económicos del Ministerio de Defensa.

El Ministro de Estado en el Despacho de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón, en su calidad de Canciller de la Orden, fue el encargado de otorgar dichas

preseas a las distinguidas autoridades.

A continuación, el Ministro de Defensa condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Gran Cruz - Distintivo Blanco, al Doctor Alexander Kouri Bumachar, Presidente del Gobierno Regional del Callao, quien agradeció por tan alta distinción.



Autoridades civiles y militares fueron condecoradas por la Marina de Guerra por su contribución al engrandecimiento de la institución

Las autoridades políticas y militares fueron felicitadas por el Primer Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante Jorge Montoya Manrique, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, y el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffos.

Entrega de la espada de Grau, símbolo de valor y entrega

En una tradicional ceremonia, la familia Grau entregó en custodia la espada que perteneció al Gran Almirante Miguel Grau Seminario a la Escuela Naval del Perú, para ser colocada en la cripta del Caballero de los Mares durante todo el mes de octubre, mes en que la Marina de Guerra conmemora un aniversario de su creación y del glorioso combate de Angamos.

Durante la ceremonia que fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén se efectuó la colocación de una ofrenda floral ante el monumento del Héroe de Angamos.

El Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe, ingresó a la



Con solemnidad fue trasladada la espada del Almirante Grau por el Cadete Comandante del Batallon Angamos

Escuela Naval portando la espada del Gran Almirante, siendo recibida por el Contralmirante Fergan Herrera Cuntti, para entregarla al Cadete Comandante, quien a su vez, se la dio al Cadete Jefe de la Primera Compañía del Batallón Angamos, quien trasladó la espada del Almirante Miguel Grau hacia la cripta, a cuyo paso los cadetes presentaron armas.



La espada del Caballero de los Mares permaneció en su Cripta durante el Mes del Mar de Grau

Luego el Cadete Comandante se presentó ante el estrado oficial, y dirigiéndose al Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt dijo: "Hemos cumplido con depositar la espada del Almirante Grau en la cripta".

Seguidamente, la Compañía Fanning efectuó la demostración "Alegoría al Gran Almirante Grau" simultáneamente el Batallón Angamos ocupó emplazamiento para la colocación de la ofrenda floral.

El Almirante Darcourt, el Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff y el Tte 1ro. (r) Jaime Grau colocaron una ofrenda floral ante el monumento del Caballero de los Mares.

Este ceremonial, que responde a las tradiciones navales, se viene realizando cada año, gracias al noble gesto que significo en un inicio la concesión y préstamo de la espada del Héroe de Angamos por parte de Don Jose Rafael Grau Price, hijo de Don Rafael Grau Cavero y este a su vez, hijo del Gran Almirante. Ahora se cuenta con el gesto y desprendimiento del Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe.

En el Callao se inauguró Paseo de Héroes Navales

En conmemoración por el 186 aniversario de la Marina de Guerra del Perú, el 5 de octubre, el Alcalde del Callao Félix Moreno acompañado por el Primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri Rojas, inauguraron el moderno Paseo de los Héroes Navales del Callao.

Esta obra, construida por la Municipalidad del Callao, se encuentra ubicada frente a la Plaza Miguel Grau, donde además se ha construido la plaza "Guardiamarina Emilio San Martín" y el nuevo *boulevard* de la Marina de Guerra del Perú.

Este moderno paseo cuenta con estatuas de dos metros y medio de altura, mo-

numentos de insignes marinos que no dudaron en ofrendar su vida en defensa del territorio patrio como el Capitán de Navío Juan Fanning García, héroe naval que participó en la batalla de Miraflores durante la guerra con Chile; Emilio San Martín, Patrono de los Guardacostas, inmolado heroicamente en la bahía del Callao en 1880 y el Teniente Primero Desio Oyague Neira; así como del primer alcalde del Callao, Manuel Cipriano Dulanto.

La ceremonia contó con la presencia del Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, de los congresistas por el Callao, Isaac Meckler y Martín Pérez; además del Presidente Regional, Alex Kouri Bumachar.



El Presidente Regional del Callao, Alex Kouri y el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt, develaron monumentos en el nuevo Paseo de los Héroes

Marina de Guerra del Perú celebró su 186º aniversario de creación y el 128º aniversario del Combate de Angamos

En un escenario cargado de simbolismo y sentimiento patrio, la Marina de Guerra conmemoró el 186º aniversario de su creación y el 128º aniversario del Combate de Angamos. Como cada 8 de octubre, la ceremonia se realizó en el Callao, en la plaza que lleva el nombre del héroe máximo de nuestra Armada.

La ceremonia cívica patriótica, realizada en la Provincia Constitucional del Callao, fue presidida por el Presidente de la República, Alan García Pérez, quien llegó a las 9.40 horas y fue recibido con los honores correspondientes a su alta investidura.

El acto contó con la presencia de los titulares del Congreso, Luis Gonzales Posada, y del Poder Judicial, Francisco Távara; así como del Presidente del Consejo de Ministros, Jorge del Castillo; del titular de Defensa, Allan Wagner Tizón y los integrantes del Gabinete Ministerial.

Asimismo, asistieron el primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri, la segunda Vicepresidenta, Lourdes Mendoza del Solar, el Presi-



Embajador Allan Wagner, el Presidente de la República, Alan García y el Almirante Eduardo Darcourt, presentando su saludo al Pabellón Nacional

dente Regional del Callao, Alexander Kouri; y los legisladores Aldo Estrada, Alberto Andrade y Juan Carlos Eguren.

También, el Presidente del Tribunal Constitucional, César Landa; el Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique, y los Comandantes Generales del Ejército, Edwin Donayre Gotzch; Fuerza Aérea, Miguel Ángel Gómez Vizcarra; y de la Marina, Eduardo Darcourt Adrianzén.

Seguidamente, se entonaron las notas del Himno Nacional del Perú y la ceremonia continuó con la colocación de ofrendas florales ante el monumento del Caballero de los Mares, por parte de representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representantes del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales.

Durante la ceremonia, exactamente a las 9:50 de la mañana, se guardó un minuto de silencio en memoria de Miguel Grau Seminario, quien precisamente a esa hora, el 8 de octubre de 1879, perdió la vida defendiendo a la patria.

Como se recuerda, el Almirante Grau se inmoló en defensa del Perú en el puente de mando del monitor *Huáscar* durante el Combate Naval de Angamos, librado contra la escuadra chilena el 8 de octubre de 1879.

En su momento, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt pronunció la proclama dirigida al personal naval en la que resaltó el heroísmo y la entrega por la Patria de Miguel Grau. Dijo que el país nunca debe olvidar su ejemplo.

También pronunció un discurso el Presidente Regional del Callao, Alex Kouri Bumachar, en donde rindió un justo homenaje al Peruano del Milenio y a los héroes del pasado y del presente.

Por su parte el Ministro de Defensa reconoció las virtudes de Miguel Grau como héroe: buen padre, discreto congresista, además de militar honesto y patriota. Sostuvo que el sacrificio del almirante Miguel Grau y de otros héroes nacionales "nos debe hacer reflexionar en la necesidad de que nuestras Fuerzas Armadas estén siempre bien preparadas y en condiciones de cumplir a cabalidad la misión constitucional de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República".

El Embajador Wagner concluyó su discurso destacando las virtudes del Caballero de los Mares. "Grau es un ejemplo de humanidad, valor, rectitud, capacidad profesional y entrega total. Cualidades que todo peruano debe cultivar para el engrandecimiento del país. El mejor homenaje que podemos rendir es esforzarnos en imitar su conducta intachable", concluyó.

Finalmente, se entonó el Himno a Grau y el batallón de la compañía Juan Fanning de Infantería de Marina



Demostración de la histórica Compañia Fanning ante autoridades civiles y militares

realizó una serie de demostraciones sincronizadas para el deleite de las autoridades, invitados y demás asistentes al homenaje.

A continuación se realizó el desfile de los destacamentos militares y de las delegaciones de los Liceos Navales. Durante el transcurso del desfile el Presidente Alan García dejó su ubicación para saludar al personal de la Marina de la Brigada Azul y Oro, que había perdido facultades en el cumplimiento de su deber. El desfile concluyó a las 12.15 horas con el paso de las unidades motorizadas y blindadas.

Al término de la ceremonia 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.



El Presidente de la República Alan Garcia saludó a los integrantes de la Brigada Azul y Oro, personal que perdió sus facultades cumpliendo el deber

Comentarios de Libros y Revistas

ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Castañeda Martos, Alicia y Jorge Ortiz Sotelo
Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.
350 pp, retratos



En una pulcra y hermosa edición aparece este diccionario biográfico, indispensable fuente de consulta para el investigador que se adentre en el pasado de la historia marítima y naval peruana. Alicia Castañeda Martos había publicado, dentro de la Serie de Biografías del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, y con el título de *Reseñas de oficiales de Marina, 1500-1930*, una versión primigenia el año 1999; y aun antes, en 1993, conjuntamente con el prestigioso historiador naval Jorge Ortiz Sotelo, se publicó un primer tomo del diccionario biográfico peruano, el cual comprendía hasta la letra 'C'; lamentablemente ese proyecto quedó trunco.

Hoy tenemos, por fin, una edición que agota el universo de personajes que con-

forman el conjunto de hombres imbricados en la trama de la historia de nuestro pasado marítimo, presenta una galería de retratos que dan rostro a esos marinos legendarios en la memoria colectiva de nuestro pueblo. Muchos de ellos desconocidos para el común de nosotros, pero que desempeñaron roles trascendentes en la gesta del mar: navegantes, como los limeños Juan Francisco de la Bodega y Quadra e Isabel Barreto o Domingo Boenechea e Iribar, hombre al servicio del virreinato del Perú, descubridores de nuevas tierras allende los mares. Defensores, como Rodrigo de Mendoza, general al mando de la armada virreinal que hizo frente a los ataques holandeses (1615). Domingo Orué y Mirones, también limeño, quien en 1799 y en 1800 rechazó los ataques de naves corsarias británicas y finalmente capturó dos de ellas. Francisco Ruiz de Lozano, Juan Ramón Coninck, Andrés Baleato y Francisco Carrasco, cartógrafos y responsables de la formación náutica en el Perú. Los pioneros en la conquista de la Amazonía, exploración de sus ríos, fundación de ciudades y defensa de sus fronteras, aun con el sacrificio de sus vidas, como Juan Antonio Távara, Alberto West y Manuel Clavero. Y en las comisiones de límites, como Camilo Carrillo, marino, geógrafo, matemático, maestro, cuya contribución a la institución naval y al país no ha sido aún rescatado. Y los inventores, como Federico Blume, quien construyó un sumergible que bien pudo haberse aplicado en la defensa de costas durante la guerra con Chile.

Incluye, además, un apéndice sobre 'Conflictos, campañas y acciones de armas', en los que intervinieron los biografiados, 'Eventos marítimos notables', 'Centros de formación', referidos a la educación naval en el Perú, desde que por primera vez se dictara en esta tierra un curso con aplicación en la náutica, en este caso, la cátedra de matemáticas, establecida en 1665 por el virrey Conde de Santisteban, la que se dictaba en el Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Jorge Ortiz nos regala con un listado de 'Buques de la Armada Peruana', que da una somera información no solo sobre los buques mencionados en el diccionario, sino sobre todas las naves que han prestado o prestan servicio en la Marina de Guerra del Perú.

El investigador tiene en este libro información cuya autoridad está respaldada en la documentación del Archivo Histórico de Marina. Ambos autores conocen ampliamente este repositorio; en el caso de la señora Castañeda, tuvo a su cargo la organización inicial, y en el caso del comandante Ortiz, durante su servicio en la Marina de Guerra, en la Dirección de Intereses Marítimos, el Archivo estuvo directamente bajo su responsabilidad. Actualmente, el Archivo atiende consultas al público en general en su local, sito en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, en cuya biblioteca este libro puede ser consultado o adquirido: www.iehmp.org.pe

Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Año 1, Nº 1. Lima, junio, 2007.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas ha cumplido este año, el 1 de febrero, cincuenta años de su creación. Fue concebido originalmente como un Consejo de Defensa Nacional, en 1929, pero solo en 1957 se concretó el anhelo de reunir las tres instituciones castrenses con una doctrina conjunta, a fin de cumplir la misión de la defensa nacional, no en tres servicios separados, sino en una acción militar de conjunto. El Perú está en la corriente del cambio militar por la que atraviesan los principales Estados del mundo, y es una tónica de modernidad afrontar las amenazas contra la paz, la seguridad o el bienestar general, juntamente con la sociedad y los demás organismos del Estado, como se reconoce en el Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú, 2005.

Coincidiendo con el quincuagésimo aniversario del CCFFAA, aparece el primer número de la revista institucional, publicación de alta calidad académica y profesional en la que concurre una pléyade de destacados intelectuales civiles y militares con temas que van desde la nota histórica hasta la más estricta especialidad, o aquellos que derivan de la globalización de la sociedad actual con problemáticas inéditas que plantea el nuevo milenio.

La fina presentación de este número inicial de la revista tiene como auspicioso heraldo el galope de vencedores de la caballería peruana arremetiendo contra las fuerzas realistas en la batalla de Junín el 6 de agosto de 1824, reproducción del óleo del artista nacional M. Salazar. El Mensaje del Ministro de Defensa, embajador Allan Wagner Tizón, la proclama



del almirante Jorge Montoya Manrique, Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el editorial del Director de la Revista Capitán de Navío Cesar Linares Velásquez inauguran la edición y exponen los objetivos, la política y la voluntad de que las Fuerzas Armadas realicen un trabajo institucional de conjunto, en el que la norma integradora prime en todas las operaciones.

Sobre la historia del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas escribe el doctor José Cavani Ríos, sobre sus antecedentes y su creación el año 1957, después de la definición de "Los lineamientos básicos de la Doctrina de la Defensa Nacional", suscrito por las Fuerzas Armadas. La presidencia de la Junta del Comando recayó en la persona del general EP Ma-

nuel Cossio Cossio. El autor con este trabajo histórico sobre el CCFFAA, traza el derrotero de futuras investigaciones para escribir la historia institucional.

Cuatro artículos revisan diversos aspectos que se plantean en el nuevo escenario mundial del tercer milenio. El doctor César Arias Quincot en su artículo "El mundo de la posguerra fría", expone que, después de la caída del muro de Berlín y la disolución de la URSS, con la victoria de occidente, el mundo vive otra realidad que aún estamos en proceso de entender, con nuevos desafíos que no se pueden ni deben enfrentar con la mentalidad del mundo ya conocido y que hoy resulta por demás caduco. Héctor López Aréstegui, en su artículo "China, una creciente potencia naval "llama la atención sobre este milenario país que surge como potencia económica, traducida en un inquietante poderío marítimo. Por su parte, el contralmirante José García Valdivieso, en su trabajo "Estrategia", destaca el nuevo orden mundial después de finalizada la guerra fría, con el reacomodo de los países en sus relaciones y en su capacidad de desarrollo y aun el riesgo de desaparición de la escena mundial, lo que obliga a las naciones a hacer estrategia como historia predictiva: determinar los objetivos nacionales y desarrollarlos a través de las políticas de Estado. El capitán de navío Pablo Jhery, escribe "¿Por qué una hipótesis de conflicto en defensa de nuestros recursos naturales?". Hay una preocupación por la creciente demanda energética, que obliga a tomar providencias para preservar los recursos como el petróleo, el gas y el agua de la codicia de quienes no los poseen y que en el futuro podrían efectuar incursiones no deseadas. En el caso del rol del Perú en el nuevo mundo multipolar, el doctor Luis Solari de la Fuente, en "El poder de una Nación", sostiene la necesidad de mantener una visión holística y estructural, con mayores elementos de juicio sobre la actuación de diversos factores sociales en la construcción del 'poder de las naciones'.

El coronel FAP Luis Bernedo Boado, en su artículo "La necesidad de definir ciertos términos sobre operaciones integradas", se refiere a las operaciones de carácter combinado con fuerzas militares e interagénciales de varios países en las que se hace imprescindible mantener una terminología unificada para definir los conceptos operativos.

En "Conceptos para tenerse en cuenta para las Operaciones Conjuntas", el general de brigada Jorge G.A. Escobedo nos dice que en estas operaciones el equilibrio de la potencia del combate puede cambiar de una fuerza a otra, especialmente si tienen capacidades similares; el factor determinante será, en este caso, la capacidad moral de los soldados y oficiales.

El contralmirante Cristóbal Miletich Souza-Peixoto, en "Defensa y Desarrollo, ¿pueden ir de la mano?", plantea un enfoque novedoso de ambos conceptos: si se apoyan entre sí crean una sinergia permanente para resolver cuánto de nuestros escasos recursos se debe asignar a la defensa y cuánto al desarrollo.

El capitán de navío Juan Bertarelli Rodríguez, en su artículo "Centro de Derecho Internacional Humanitario y de los Derechos Humanos de las Fuerzas Armadas", resalta el compromiso de las FF.AA. en el respeto por los derechos humanos y

la sujeción a las normas internacionales al respecto.

Sobre el tema de tema de seguridad, tres artículos aportan criterios originales, como: "Los nuevos paradigmas de la seguridad", una visión actual del concepto donde un alcance multidimensional que comprende aspectos políticos, económicos, sociales, medioambientales y militares, es tratado por del doctor Jaime Castro Contreras. "Implicancias del concepto de 'seguridad humana' para la agenda de Seguridad Internacional", artículo del doctor Farid Kahhat Kabatt, nos revela que en la última década los conflictos dentro de las fronteras del Estado, muchos de ellos de carácter étnico, se han convertido en la principal fuente de violencia política. "Diálogo e interacción en el consejo de Seguridad Nacional para la determinación de la Estrategia nacional y conducción de la guerra", artículo del Mayor General FAP Fernando Ordóñez Velásquez, fundamenta la importancia del diálogo político militar frente a una situación de crisis y desarrolla el rol que desempeña la información y la comunicación para la toma de decisiones respecto de la estrategia nacional y militar, así como para la conducción de la guerra.

Sobre el destacado desempeño de las FFAA peruanas en las Fuerzas de Paz de la ONU, 'Cascos Azules', trata el coronel EP Guillermo Palacios Seminario, recomendando incrementar la capacitación para estas operaciones.

Finalmente, "El Acta de Lovaina", artículo firmado por el general de brigada Juan Emilio Yepes del Castillo, expresa una opinión sobre la reunión de intelectuales y académicos de los países involucrados en el tema de la mediterraneidad de Bolivia, realizada en la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, el año 2006.

Como el lector puede apreciar, la revista ofrece un sustancioso conjunto de trabajos de gran calidad académica, en el que la temática está encaminada a la difusión de la cultura de la defensa y la seguridad nacional. Celebramos la aparición de esta nueva publicación periódica que enriquece la bibliografía militar.



CON UNA TASA PREFERENCIAL DE

13.5 % TCEA* para préstamos de 12 meses.

16.5% TIEA** para préstamos de 13 a 60 meses.

Exclusiva para la familia Naval. **Préstamos de hasta s/. 75,000.00**

REQUISITOS:

- 2 copias y original de la boleta de pago del último mes
- 2 copias DNI y CIP
- 2 copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de combustible al banco (sólo para Finmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Finmar Combustible.

Término de campaña 31 de diciembre de 2007

Si por ejemplo, el 10/08/2007 se desembolsa un préstamo por convenio FINMAR de S/. 10,000 a 24 meses, a una TIEA de 16.50%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de septiembre y una vez que la Marina remita el monto descontado, se le realizará el primer pago el 03/10/2007 siendo su cuota total de S/. 492.71 (Para la 1ra. Cuota: Capital S/. 260.98, Interés: S/. 231.73 y Gasto por portes S/.2.50)
Para este ejemplo, la Tasa de Costo Efectiva Anual es de 17.05%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al monto y plazo solicitado.
En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20%. Es decir, que para la cuota de S/. 499.21, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio sería de S/. 8.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 519.24.
Estas tasas se cobrarán a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago.
Hasta 12 meses: 13.5% TCEA(sin gastos por portes), de 13 a 24 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2.50, de 25 a 60 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2.50 y comisión por portes S/4.00
La difusión de las informaciones se realiza de conformidad con la Ley N° 28587 Resolución SBS N° 1765-2005
*TCEA (Tasa de Crédito Efectiva Anual)
**TIEA (Tasa de Interés Efectiva Anual)

Oficina principal: Av. Canaval y Moreyra 454, San Isidro

OFICINA DE INFORMACIÓN BAZAR NAVAL
DIRECCIÓN DE BIENESTAR DE LA MARINA
Av. Venezuela s/n Alt. Cuadra 34- San Miguel
Telf. 5136025 Cel. 9038-4614 RPM #302359
Telf. 96592125 RPM #999559
Anexo naval 4813

BASE NAVAL DEL CALLAO- DIABASTE
Cel. 9639-4133 RPM #999458
Cel. 9639-3957 RPM # 999453

ESTACIÓN NAVAL – LA PERLA
Cel. 9639-3681 RPM #999450

PROMOTOR CIUDAD IQUITOS
Cel.(65)963-38456 RMP #301113

AGENCIA AREQUIPA
Cel.(054)956-2587 RPM #250362

Para mayor información puedes consultar en el Tarifario, en la plataforma de Atención al Cliente, en nuestra Página Web **www.bancomercio.com** o llámanos a nuestra línea gratuita **0-800-00222**

BANCO DE COMERCIO
Siéntete en familia

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
MARINA DE GUERRA DEL PERU








Trazando el Rumbo

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao PERU
Teléfono: 613-6767 Fax: (511) 465-2995
Pág. Web: http://www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe



5 razones para comer fuera de casa



Almuerzos Buffet con la mejor vista al Mar:

Incluye:

- Buffet de Postres
- Copa de Pisco Sour
- Impuestos y servicios

* Estacionamiento de cortesía y privado.

Lunes: Nuestra Carta Gourmet
Martes: Buffet Marino.
Miércoles: Buffet Criollo.
Jueves: Buffet Pastas & Antipastos.
Viernes: Buffet Sancochado.

S/. 49.00

(Precio por persona)

De 12:00 hrs. a 15:30 hrs.

Sky LAS AMÉRICAS

RESTAURANT GOURMET
Piso 21
LIMA - PERÚ

ayb@hoteleslasamericas.com
Hotel & Suites Las Américas Av. Benavides 415 - Miraflores / Informes y Reservas: 447-7272 (anexos A&B: 214 / SKY: 216)

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional



Guardacostas haciendo cumplir la Ley





Jr. Constitución 150 Callao, Telefono: 613-6868
Emergencias: 420-2020, Pagina Web: www.dicapi.mil.pe

CONSTRUCCIONES NAVALES



REPARACIONES NAVALES



INGENIERÍA METAL MECÁNICA



SISTEMAS DE ARMAS Y ELECTRÓNICA



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES
DESDE 1845

Av. Contralmirante Mora 1102 Callao
Telf. (511) 4131100
Fax: (511) 4131107
E-mail: gcomercial@sima.com.pe
Web: www.sima.com.pe

SIMA-CALLAO

Av. Contralmirante Mora 1102
Callao
Telf. (511) 4131140 / 4131129
Fax: (511) 4131130

SIMA-CHIMBOTE

Av. Los Pescadores 151 Zona Industrial 27 de Octubre
Chimbote
Telf. (043) 350722
Fax: (043) 350725

SIMA-IQUITOS

Av. La Marina 1177—Punchana
Iquitos
Telf. (065) 251070
Fax: (065) 251986

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

"Sirviendo al Desarrollo y Defensa Nacional"

"POLÍTICA DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE"

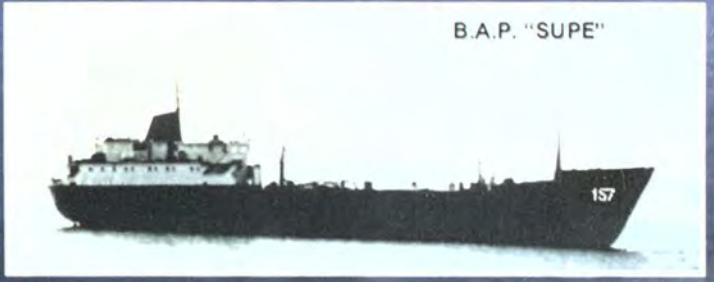
PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS, CUMPLIENDO CON LAS NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

Nuestras certificaciones nos respaldan.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao 05
Central: (00511) 613-6768 / (00511) 613-6769 Fax: (00511) 613-6764
e-mail: webmaster@servicionaviero.com
website: www.servicionaviero.com



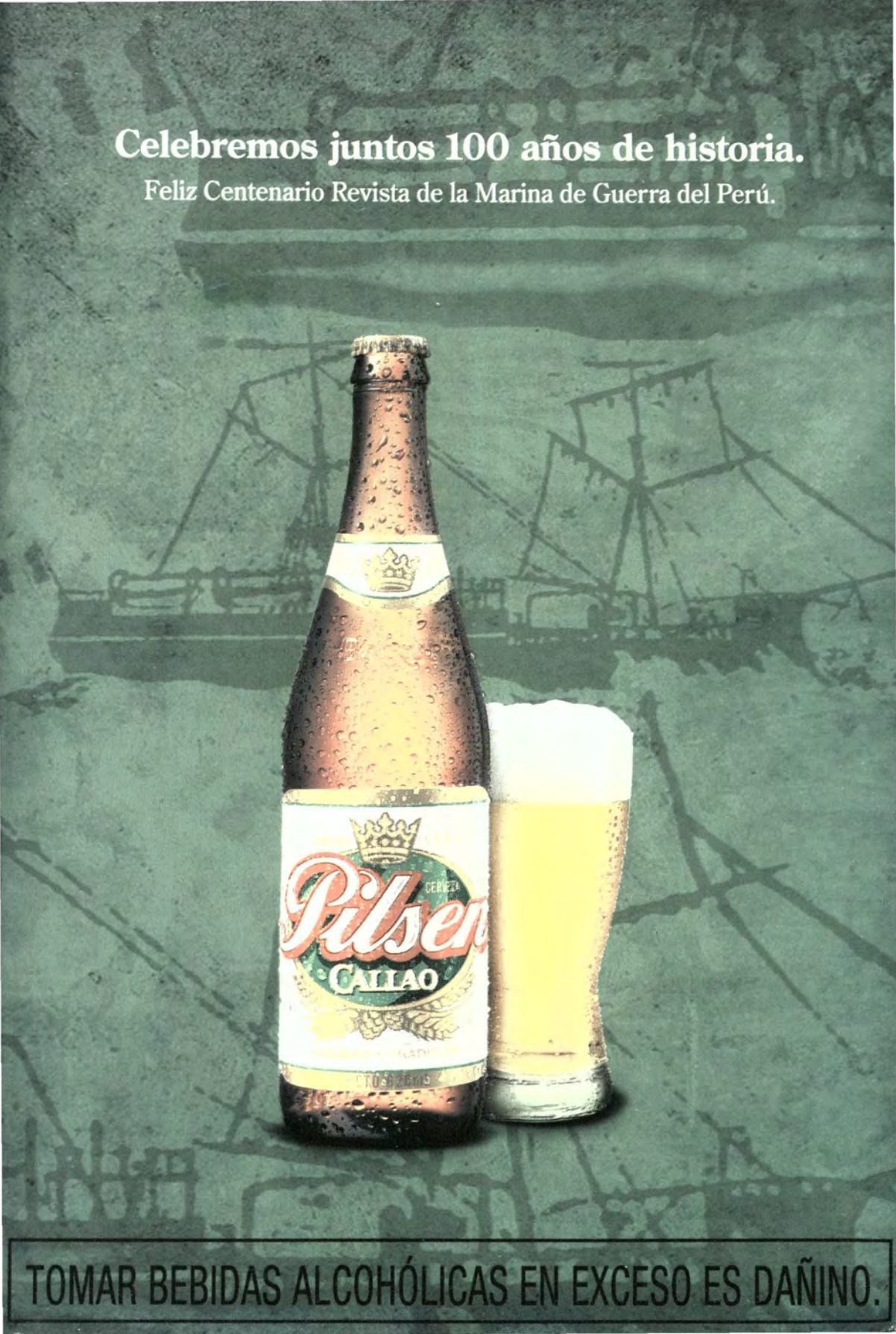






Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

Intégrate al mundo de los líderes en el ámbito Marítimo Comercial.



La ENAMM brinda diferentes carreras y programas en las cuales podrás capacitarte para desempeñarte como un profesional en el mar, pues el 95% de nuestras exportaciones e importaciones se realiza por la vía del transporte marítimo.

Visítanos en: www.enamm.edu.pe

ENAMM

CARRERAS PROFESIONALES

Oficiales de Marina Mercante, especialidad de Cubierta e Ingeniería

Profesional en Administración Marítima y Portuaria, formación especializada en la administración de puertos e incremento del comercio exterior.

***Centro PRE ENAMM** preparación preuniversitaria para el ingreso directo a las carreras en mención.

PROGRAMA DE POSTGRADO

Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera que ofrece una preparación a nivel gerencial a aquellos profesionales que se desempeñan en el ámbito marítimo, permitiendo desarrollar las aptitudes ejecutivas para alcanzar los niveles máximos de excelencia.

CENTRO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Se han desarrollado cursos básicos y avanzados dirigidos a la gente mar en las cuales se desarrollan las habilidades necesarias para lograr un excelente nivel de desempeño a bordo de diferentes tipos de naves mercantes.

Somos una Institución de Educación Superior, reconocida por la Organización Marítima Internacional (OMI) como un Centro de Formación Marítima que capacita a los futuros profesionales del ámbito marítimo. Asimismo, contamos con la Certificación de Calidad ISO 9001:2000.

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

Formando Profesionales del mar para Perú y el mundo



UKAS QUALITY MANAGEMENT 001

Av. Progreso 632 Chucuito - Callao Telfs. 429-8210 / 429-8218 Anexo: 271 e-mail: informes@enamm.edu.pe

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

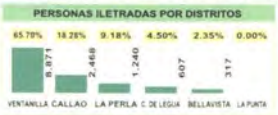
PROGRAMA REGIONAL DE ALFABETIZACIÓN



RESULTADOS DEL CENSO Y EMPADRONAMIENTO AL 100%

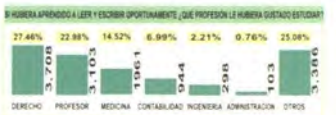




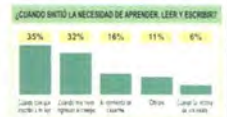












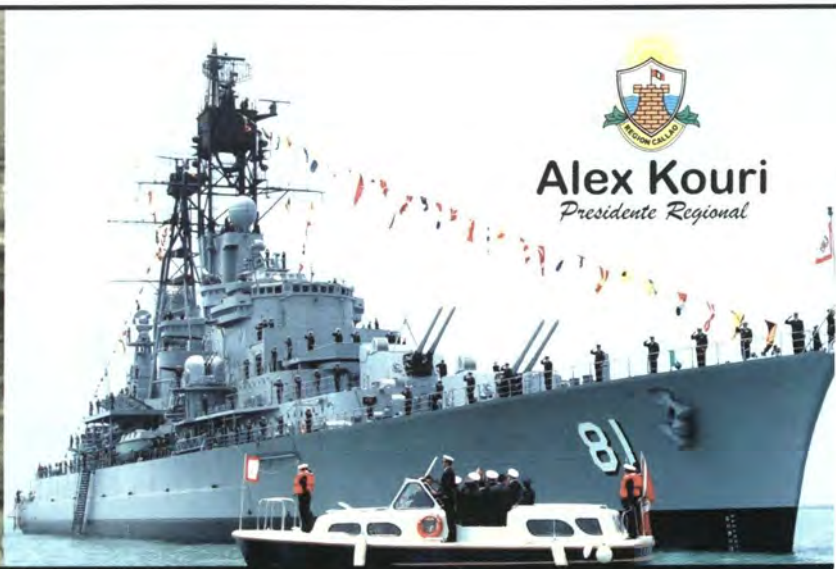
- El 2008 será declarado " Año de la Alfabetización en el Callao ", motivo por el cual se orientarán todos los **esfuerzos económicos y humanos** para lograr que la Provincia Constitucional sea la primera región del Perú con **"CERO ANALFABETISMO"**.
- Agradecemos la participación e importante contribución del Ministerio de Educación, INEI, DREC, RENIEC, Colegio Militar "Leoncio Prado", y al personal del Gobierno Regional del Callao que desarrollaron una ardua labor durante el empadronamiento para identificar a personas iletradas en el ámbito de la región chalaca.
- Importante señalar que la base de datos obtenida en el censo y empadronamiento es de carácter reservado e incluyen: nombres, apellidos, edad, dirección, DNI, teléfono, etc de los empadronados.

www.regioncallao.gob.pe

(*) POBLACIÓN DEL CALLAO A PARTIR DE LOS 15 AÑOS DE EDAD

¡Trabajando para ti, en todas partes!





El Presidente y Cuerpo de Consejeros del Gobierno Regional del Callao saludan a nuestra Gloriosa Marina de Guerra del Perú, al conmemorarse este año el 186 Aniversario de su creación.

1821 - 2007