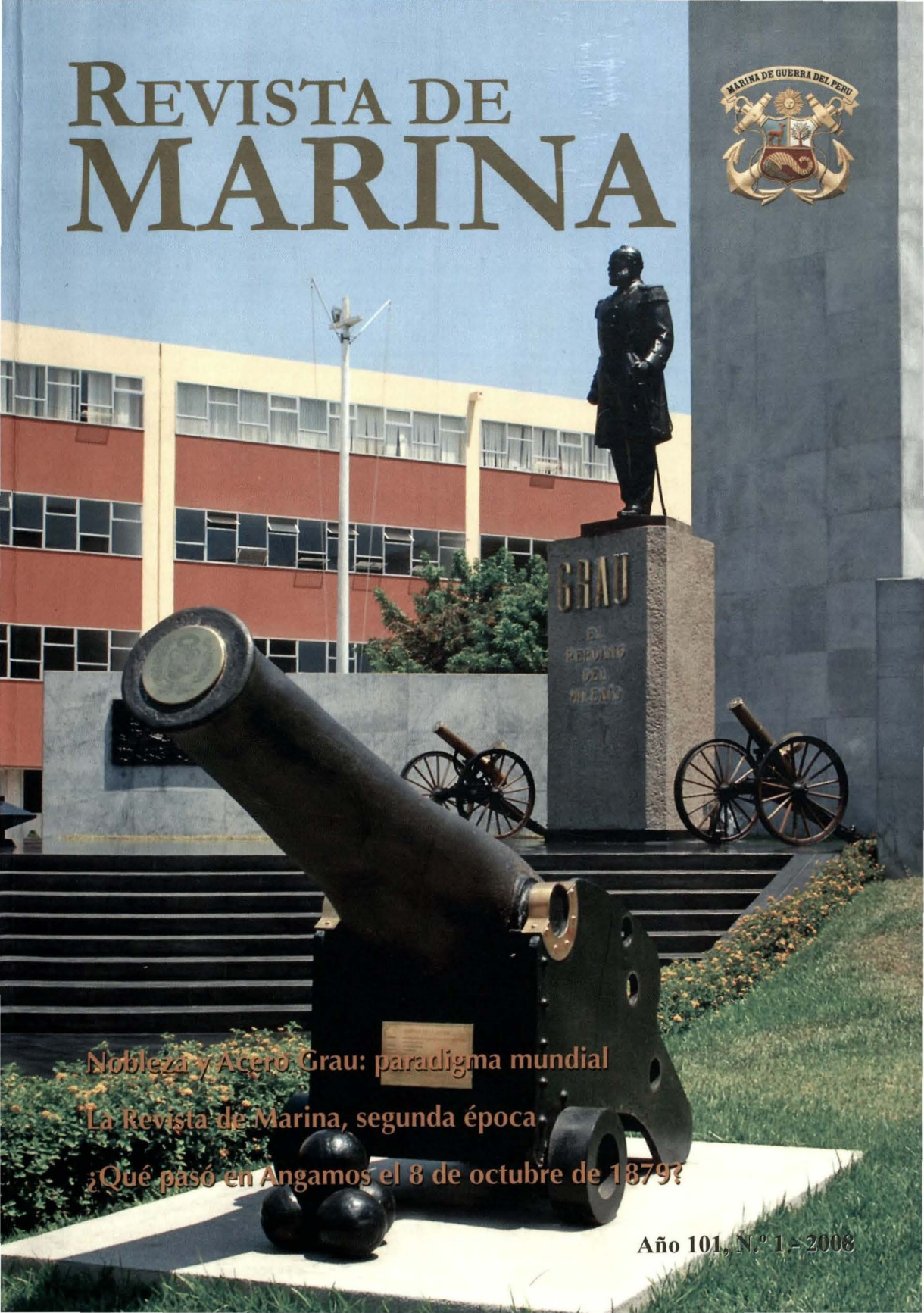
REVISTA DE MARINA



Nobleza y Acero: Grau: paradigma mundial

La Revista de Marina, segunda época

¿Qué pasó en Angamos el 8 de octubre de 1879?

Año 101, N.° 1 - 2008



Nuestra portada

Cañón Dahlgren de 8˝ (68 libras), empleado en la defensa de Lima durante la Guerra del Pacífico. Actualmente, con otra pieza similar, se halla en la cripta del Gran Almirante Miguel Grau, ubicada en la Escuela Naval del Perú.

REVISTA DE MARINA

Director:
Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram
Editor:
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición:
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez
Diseño y Diagramación:
Fernando E. León La Torre
Técnico Primero Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección:
Víctor Lecaros Villavicencio.

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 101, N.º 1 - 2008
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

7. **Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial**
Contralmirante (r) Jean Jesu Doig Camino

12. **La *Revista de Marina*, segunda época**
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo

26. **El Laboratorio Ártico**
Capitán de Navío Juan Octavio Polo Wood

40. **¿Qué pasó en Angamos el 8 de octubre de 1879?**
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

46. **Nueva visión de las FF.AA. en el desarrollo socio económico del Perú**
Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra

58. **La unidad básica de análisis: un enfoque actualizado**
Capitán de Fragata (r) Luis Antonio Ríos Rodríguez.

68. **7,9 grados a 100 pies de profundidad**
Capitán de Fragata Percy Pérez Bramosio

71. **Contralmirante Guillermo Runciman Navarrete: Gran señor y Caballero Marino**
Capitán de Navío CJ (r) Reynaldo Shols Pérez

75. **Anécdota Naval. "Espías a bordo sin novedad"**
Contralmirante (r) José Mejía Gonzalo



80. **Terrorismo *made in* Perú**
Contralmirante (r) Julio Uriarte Guerra

91. **Sucedió hace un siglo**
Teniente Primero C.C. Jéssica Alvarado Chávez

94. **Actualidad Naval Mundial**
Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

100. **Actualidad Naval Nacional**
Lic. Tatiana Figueroa López

112. **Comentarios de Libros y Revistas**
Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL

El Perú: sede de dos grandes cumbres internacionales

Durante el año 2008 nuestro país será sede de dos grandes cónclaves internacionales del más alto nivel: la V Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de América Latina, el Caribe y la Unión Europea (ALC – UE), en el mes de mayo, y el Foro de Cooperación Económica Asia – Pacífico (APEC), que tiene una agenda descentralizada , que ya está en marcha, y debe concluir con la reunión de los líderes de las economías pertenecientes a APEC, en Lima, entre el 16 y 23 de noviembre próximo.

El Perú vive un momento expectante de su economía, con gran credibilidad dentro de la comunidad internacional y un manejo responsable de sus finanzas tanto en el ámbito del Banco Central de Reserva como del Ministerio de Economía. Ciertamente existen problemas que todavía no se pueden solucionar –en realidad es una tarea de varios gobiernos más– en los sectores socioeconómicos C, D y E. Por otra parte, tampoco podemos escapar a las contingencias de un mundo globalizado donde el petróleo alcanza precios nunca antes registrados al igual que varios commodities. Sin embargo, ambas cumbres aportan elementos que consideramos muy positivos y cuyos frutos veremos en el corto, mediano y largo plazo.

La V Cumbre ALC – UE reúne a sesenta jefe de Estado o de Gobierno, acompañados de sus cancilleres y altos funcionarios. Treinta y tres de estas personalidades son de América Latina y el Caribe, y veintisiete de la Unión Europea. Es importante resaltar que esta Cumbre tiene una connotación especial, ya que han transcurrido casi diez años desde el inicio del proceso de cumbres entre Mandatarios de ambas regiones. Ahora, en Lima, se podrá hacer un balance del progreso alcanzado en el empeño de lograr una asociación estratégica y establecer lineamientos para continuar fortaleciendo estos avances. Merece remarcarse, igualmente, que el objetivo de esta V Cumbre ALC – UE es lograr acuerdos concretos, que trasciendan lo meramente declarativo y se adopten medidas operativas para desarrollar acciones conjuntas sobre los temas que se debatirán en la cita: Pobreza, desigualdad, inclusión y desarrollo sostenible; medio ambiente; cambio climático; energía. Ambos asuntos, considerados como problemas urgentes que demandan el compromiso y la voluntad política de afrontarlos, se fijaron durante una reunión que tuvo lugar en Lisboa, Portugal, el 10 de octubre del 2007.

Para el primer tema mencionado la V Cumbre prevé elaborar la "Agenda de Lima contra la pobreza, desigualdad y exclusión" que permitirá mejorar la sinergia entre los esfuerzos de nuestros Gobiernos y los de la cooperación europea, a fin de fortalecer la cohesión social de las respectivas sociedades. El segundo tema deberá ser desarrollado con el apoyo de una reunión técnica de expertos y Ministros de Medio Ambiente que se reunieron en Bruselas en marzo del presente año.

Ambos asuntos, que constituyen la materia de la V Cumbre, como ya se dijo, se dan en un contexto de valores comunes, como la democracia y el respeto por los derechos humanos, así como el reconocimiento del importante rol que debe cumplir el derecho internacional en las relaciones entre los países. Diremos también que para el Perú tener un proceso de negociación comercial con la Unión Europea es muy importante, ya que se trata de un mercado de quinientos millones de personas, con un ingreso promedio per cápita de 32.000 dólares, lo cual nos permitirá al vender nuestros productos generar más puestos de trabajo. Los temas de las migraciones a Europa, el recibir nuevas inversiones, la cooperación no reembolsable, el turismo, la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico, etc., completan esta relevante temática.

El Perú está en la cuenca del Océano Pacífico pero su comercio, mayoritariamente, se da con países de occidente y no de oriente. Claro está que el 52% de nuestro comercio internacional es con países miembros de APEC pero más de la mitad proviene de los Estados Unidos. Es necesario llegar "hasta la otra orilla" del Océano descubierto por Vasco Núñez de Balboa. APEC reúne a las economía más importantes del Asia – Pacífico y sus miembros constituyen un porcentaje muy significativo de la población mundial, el comercio internacional y el PBI global. El Océano Pacífico conforma la cuenca que debe tener el mayor crecimiento económico en el siglo XXI.

El Perú, país anfitrión de la Reunión del Foro en el presente año, ha tomado esta gran tarea con esfuerzo, inteligencia y responsabilidad. Para ello se ha conformado la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel APEC – 2008, al frente de la cual se encuentra el señor vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, primer vicepresidente de la República y congresista. Nosotros somos el único miembro de la Comunidad Andina en APEC. La situación geográfica de nuestra patria le permite convertirse en el punto más importante del flujo comercial entre Asia y Sudamérica. Por eso son tan necesarias las obras del Muelle Sur en el Callao, para contenedores, y modernizar con la tecnología adecuada otros puertos de nuestro litoral. Las obras complementarias, carreteras, depósitos, etc., también son impostergables.

APEC es el ámbito para agilizar relaciones económicas internacionales para que el Perú se convierta en socio estratégico de economías de Asia, Oceanía e incluso América. Ya se trabaja para conseguir un TLC con Singapur y Tailandia; se han iniciado negociaciones con Canadá y estudios conjuntos de factibilidad con China y Corea. El año pasado –2007– el intercambio comercial con las economías de APEC ascendió a 48 mil millones de dólares.

APEC preconiza entre las economías que la integran cinco grandes requisitos: 1° Libertad de Comercio: Política comercial abierta con barreras mínimas. 2° Libertad de Inversión: Políticas liberales en relación a flujos de capital e inversiones. 3° Libertad para operar un negocio o baja carga regulatoria. 4° Protección a los derechos de propiedad. Consolidando el estado de derecho. 5° El espíritu emprendedor es otro de los valores que merece muy alta atención en APEC.

La participación del Perú en el Grupo de Trabajo Antiterrorista de APEC "ha sido de mucha ayuda y constructiva" en el proceso de elaborar una agenda y propuestas sobre este tema", ha dicho Patrick Suckling, presidente encargado de dicha instancia. Y añadió: " El tema con el Perú es el mismo que hay en todos los países cuando encaran el terrorismo: se trata de un problema global y una responsabilidad colectiva y tenemos que trabajar juntos para encararlo". La lucha contra el terrorismo, en todos sus aspectos, se viene trabajando en uno de los grupos especializados de APEC.

Ambas cumbres ponen a nuestro país en el centro de la noticia, sobre todo en mayo y en noviembre. Lima y otras ciudades del país se preparan para recibir a los ilustres visitantes. Esta será, pues, una excelente oportunidad para poner en valor nuestras mejores muestras arqueológicas, históricas y artísticas. Las cumbres son, ciertamente, un reto para sus organizadores, pues la logística es muy compleja y los presupuestos austeros. Sin embargo, estamos seguros que en el balance final de estos cónclaves internacionales al más alto nivel, el prestigio y los intereses económicos de nuestro país saldrán fortalecidos.

El Director



Nobleza y Acero
Grau: paradigma mundial

Contralmirante (r)
Jean Jesu Doig Camino



Dos páginas de gloria en la vida y pensamiento de Miguel Grau: Iquique y Angamos son –sin la menor duda– las mejores pruebas del marino patriota y cristiano [*1*] que en los extremos de una nefasta guerra fratricida [*2*] dejan para los suyos y la humanidad sus más preciados valores de dignidad y humanismo.

Guerra fratricida porque enfrentó hermanos muy queridos en el círculo familiar de Grau [*3*] y naciones hermanas que sellaron su independencia con acciones aliadas en el mar en Abtao y Dos de Mayo en 1866, cristalizando el aporte de la Marina en el progreso de las nuevas Repúblicas. El combate naval de Abtao consagró a Miguel Grau como héroe americano, *paradigma de liderazgo* con visión de

futuro empeñado en el ideal de formar una sola nación sudamericana [*4*].

Los hechos del Almirante Miguel Grau en la nefasta guerra del Pacífico se coronan de gloria en el combate naval de Iquique, por su acción humanitaria para con los heridos y náufragos enemigos, a quienes ordena rescatar y poner a salvo, y de quienes obtiene en expresión sincera un *«Viva el Perú generoso»*; así como por su actitud prudente y protectora para con las personas y poblaciones que no participaban en combate.[*5*]

La victoria de Iquique (1879), 70 años antes de la firma de los cuatro Convenios de Ginebra sobre el Derecho Internacional Humanitario (1949) es un hecho sin precedentes en la práctica de los acuerdos contenidos en la segunda convención sobre heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar [*6*], que consagra la vida y obra del Almirante Miguel Grau como paradigma internacional del *«Derecho de la Guerra»*[*7*].

El Capitán Arturo Prat, comandante de la corbeta *Esmeralda*, quien cae abatido en este combate sobre la cubierta del *Huáscar*, y que luego es reconocido como el máximo héroe naval chileno, por ser héroe americano en la lucha peruano-chilena contra el dominio español, y patrono de la Armada de Chile por su valerosa acción, es muestra del trato magnánimo del vencedor para con el adversario digno y consecuente con sus valores, conforme se comprueba en el epistolario de Grau con la señora Carmela Carvajal viuda de Prat.[*8*]

El sacrificio de Miguel Grau y la dotación del monitor *Huáscar* en el combate naval de Angamos, es el sello final de un testamento de vida ejemplar que consagra el mejor legado que un marino puede dejar a su patria y futuras generaciones: la perseverancia de un espíritu acerado que no fatigó en aprender y enseñar a vivir y morir con dignidad, dominando siempre adversidades en la incertidumbre o en la violencia, como hombre de bien en familia o como ciudadano diligente para con su nación. [*9*]

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento. El testimonio de Iquique y Angamos no sólo significa para los peruanos el *paradigma de la dignidad* que fortalece su autoestima sino el *paradigma de peruanidad* que la motiva, porque representa el cambio histórico de una patria que renace por sí misma y se crece frente a la adversidad aprendiendo para siempre que unida jamás será vencida [*10*].

Los ciudadanos peruanos y marinos herederos de las glorias de Miguel Grau seguimos su ejemplo, recordando

siempre en las letras del himno institucional la expresión que sintetiza la figura del paradigma: *«Nobleza y Acero»*, convencidos que con la victoria de Iquique el máximo héroe trasciende los resultados materiales de la batalla -efímera victoria al fin-, y que con su sacrificio en Angamos -presagio de la victoria final- Grau conquista el espacio interior de hombres –cercanos y distantes-, y se proyecta como nítido paradigma mundial que compromete a nuestras futuras generaciones.[*11*]

Noble por su magnanimidad en la batalla, y acerado por su tenaz espíritu combatiente. El pensamiento y actitud de Miguel Grau antes, durante y después del glorioso combate naval de Angamos como oficial y caballero no sólo traspasa el espíritu de los marinos y peruanos de todas las generaciones posteriores a él, [*12*] motivándonos a emular sus acciones como ciudadanos y soldados -en aire, mar y tierra-, sino que penetra con profundas raíces en mentes y corazones de pueblos hermanos enfrentados por la adversidad, haciéndose evidente e indubitable el respeto y la admiración por el *«héroe de héroes»*.

NOTAS

[*1*] Manuel González Prada precisa: *"Sencillo, arraigado a las tradiciones religiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacía gala de cristiano y demandaba la absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones"*. (De la Puente, 2003: 487). *"Grau es un creyente en la Iglesia Católica, y vive las virtudes naturales y las cualidades del hombre cristiano. Amigos cercanos como José Antonio Roca y Boloña, Carlos Elías o el padre Gual, son muestra del ambiente en el cual transcurre su vida. Francisco Paz Soldán (...) cuenta que Grau se confiesa con el padre Gual en los Descalzos, y sale del Callao con el convencimiento de que su muerte no está lejana"*. (De la Puente, 2003: 236). *"Terminaba marzo y el capitán Grau se presentó temprano ante monseñor José de Eslava, provisor del arzobispado de Lima, a informar su deseo de contraer matrimonio con Dolores Cabero,... Bajo juramento Miguel Grau dijo ser natural de Piura. Hijo de Juan Manuel Grau y de Luisa Seminario. Soltero y católico, apostólico y romano"* (Thorndike, 2006: 838).

[*2*]*"Hermoso testimonio de esta faceta humanista de Grau, es el consignado en su carta a su cuñada, Manuela Cabero de Viel, en la cual le confiesa que está cada vez más contrariado de no ver el término de esa guerra que él siempre ha considerado fratricida o guerra civil* (Dumbar, 1979: 32).

[*3*] Miguel Grau le escribe a su

hermana Manuela Cabero de Viel: *"Al cielo le pido que me separe siempre de la Chacabuco, porque para mi sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero"* (Arosemena, 1973: 128).

[*4*] *"Un bello texto de Grau escrito en 1876 presenta un desarrollo teórico sobre el porvenir de la Marina en todos los pueblos, y más en las repúblicas nuestras, que él imagina unidas, con una institución naval al servicio y para la defensa de esa unión"* (De la Puente, 2003: 238).

[*5*] *Los botes del* Huáscar *recogieron a 62 náufragos, la totalidad de los sobrevivientes de una tripulación de 198 hombres. Del pecho de los rescatados en la cubierta del* Huáscar, *salió un grito estentóreo: ¡Viva el Perú generoso!".* (Arosemena, 1973: 117). *"Luís Uribe, teniente primero de la armada chilena, lo relata en una comunicación al comandante general de la Marina (Iquique, 29 de mayo de 1879): "Los botes del* Huáscar *recogieron del agua a los sobrevivientes y en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros"* (De la Puente, 2003: 292).

[*6*] El Segundo Convenio de Ginebra *"... llamado marítimo constituye una extensión del Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña, cuyas disposiciones adapta la guerra marítima"* (Cruz Roja, 1970: 11).

[*7*] *"Su comportamiento, siempre fiel a las más prestantes tradiciones de honor y caballerosidad, fue la expresión de su hondo y arraigado humanismo. A lo largo de todo el conflicto bélico no se apartó de las normas del Derecho Internacional y de Gentes, inspiradas en las concepciones éticas de raíz medieval y victoriana..."* (Dumbar, 1979: 31).

[*8*] *"¿Qué representa el combate de Iquique? Se pierde ese día, y a millas de distancia, un barco poderoso, pero se gana una manera limpia de combatir..."* (De la Puente, 2003: 298).

[*9*] González Prada subraya: *"... que es encomiable la íntima unidad de vida que se advierte en el comandante del Huáscar: lo privado y lo público, el marino y el padre de familia, el ciudadano y el esposo, todo integra una sola manifestación de inteligencia, conducta y afecto"* (De la Puente, 2003: 234).

[*10*] Miguel Grau señala: *"Al servir a la nación, no he seguido por cierto mis propias conveniencias, ni los intereses de mis hijos a quienes si no les dejo una fortuna, mañana les dejaré a lo menos un nombre modesto, pero limpio"* (El Nacional, Lima, 20/3/1874). (De la Puente, 2003: 203). *"Así, habla*

del vehemente deseo de servir a mi patria y de cumplir estrictamente con mi deber". El deber y el servicio son dos conceptos que en la vida de Grau están entremezclados; sirve a su país a través del cumplimiento del deber y lo hace sin ostentación, ni enaltecimiento especial, como un acto de regularidad en su vida, y con el apoyo de un patriotismo intenso y muy sincero" (De la Puente, 2003: 234).

[11] *"Juan de Arona, (...) dice de Grau que posee "alma de acero y corazón de niño"; así, tal vez pinta algo medular en nuestro personaje. Fortaleza, rigor, certidumbre, al mismo tiempo, formas cordiales, generosidad y afecto"* (De la Puente, 2003: 233).

[12] *"De las generaciones que lo han seguido oirá siempre una protesta por los motivos que lo obligaron al sacrificio y una oración de gratitud por la lectiva altivez de su muerte. La grandeza histórica con que cumplió con su deber hace que experimentemos orgullo de ser hombres y ser marinos"* (Romero, 1984: 137).

BIBLIOGRAFÍA

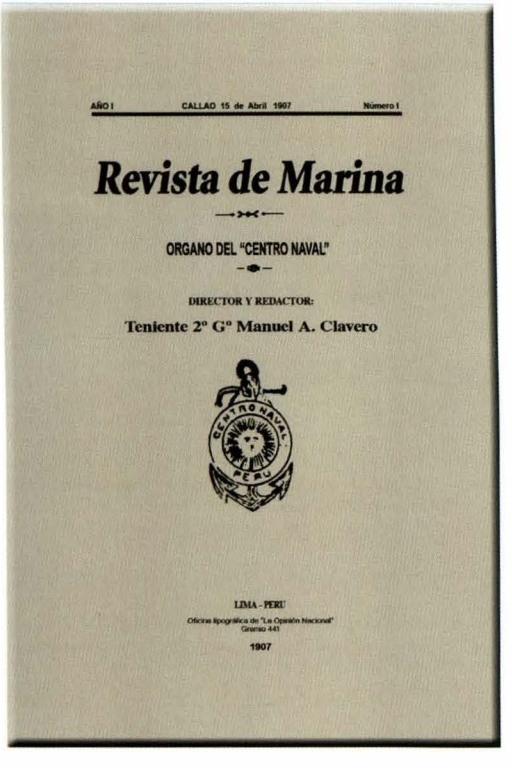
- Arosemena Garland, Geraldo. *El Almirante Miguel Grau.*, Lima, Tipografía y Offset Peruana S.A., 1973.
- Cruz Roja, Comité Internacional. *Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949,* Madrid, Grafipress, 1970.
- De la Puente Candamo, José A., *Miguel Grau.* Lima, Desa, 2003.
- Dumbar Temple, Ella, «El Victorial de Miguel Grau», en *San Marcos* , Nº 20, 1979.
- Romero Pintado, Fernando. *Grau: Biografía Lírica,* Lima, Editorial Científica, 1984.
- Thorndike Losada, Guillermo, *Grau,* Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

La *Revista de Marina*, segunda época*

Capitán de Fragata (r)
Jorge Ortiz Sotelo

Al ser creado el Centro Naval del Perú, sus fundadores se fijaron la tarea de publicar una revista naval, que pudo finalmente salir a la luz en abril de 1907, siendo presidente del Centro el contralmirante Toribio Raygada, y editor de la revista el alférez de fragata Manuel Clavero. En sus cuatro años iniciales la revista contó con un reducido pero entusiasta grupo de colaboradores, entre quienes se encontraban el capitán de navío José Ernesto de Mora, el capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres, los tenientes primero Carlos García Rosell y Abraham A. De Rivero, los tenientes segundo Julio Víctor Goicochea, José Ernesto Salaverry, Juan Althaus, Manuel I. Vegas, Manuel Faura e Isaías Bermúdez, los guardiamarinas César A. Valdivieso y Fidel Escuza, los alumnos de la Escuela Naval Pablo Ontaneda y Enrique A. Labarthe, los ingenieros de la Armada Pedro Valladares, Arcángel Lino, E. Balladares y P. Emile Bachoir, así como Rosendo Melo y Carlos A. Hesse.

Los temas abordados fueron diversos, apareciendo varios artículos sobre la organización y el entrenamiento que debía adoptar la Armada, así como sobre la ne-


AÑO I CALLAO 15 de Abril 1907 Número I

Revista de Marina

ORGANO DEL "CENTRO NAVAL"

DIRECTOR Y REDACTOR:

Teniente 2° G° Manuel A. Clavero

CENTRO NAVAL PERU

LIMA - PERU

Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional" Granero 441

1907

Revista de Marina año 1907

* Ponencia presentada en el Simposio en Conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina*, organizado por la Dirección de Información e Intereses Marítimos, el 29 de octubre del 2007.

cesidad de crear un Estado Mayor para la misma. La revista incluía también una sección de temas nacionales y otra de bibliografía, que daba cuenta de las publicaciones recibidas en canje.

Lamentablemente, al parecer por razones económicas, la revista dejó de publicarse a principios de 1911, coincidiendo con el momento en que varios de sus colaboradores partían con destino a Europa comisionados para traer al país los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, seguidos poco después por quienes dotarían al crucero acorazado *Elías Aguirre* y al cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, recientemente adquiridos para la Armada.

El estallido de la Primera Guerra Mundial afectó de diversas maneras a nuestro país y a la Armada, llevando a que los integrantes de la Misión Naval Francesa retornaran a Europa para sumarse a la defensa de su patria. Otra temprana repercusión de la lucha en el viejo continente fue la presencia en nuestras costas de la División Naval Alemana de Asia, al mando del conde Von Spee. Tras capturar algunos buques mercantes británicos, esa División se había dirigido al Sur, y el 1° de noviembre de 1914 derrotó a una fuerza naval británica frente a Coronel (Chile). Poco después la división de Von Spee pasó al Atlántico y fue batida cerca de las islas Malvinas el día 8 de diciembre por una división británica al mando del almirante Doveton Sturdee.

En el Atlántico norte la flota de mar alemana había realizado algunas operaciones menores antes de encerrarse en Bremenhaven, de donde sólo salió para enfrentar a la flota británica el 30 de junio de 1917, frente a Jutlandia. Por su parte, los submarinos alemanes habían iniciado una feroz campaña para cortar las comunicaciones marítimas enemigas, afectando a varios buques neutrales. Esto último generó la protesta de varios países neutrales y eventualmente llevó a los Estados Unidos a intervenir en la guerra.

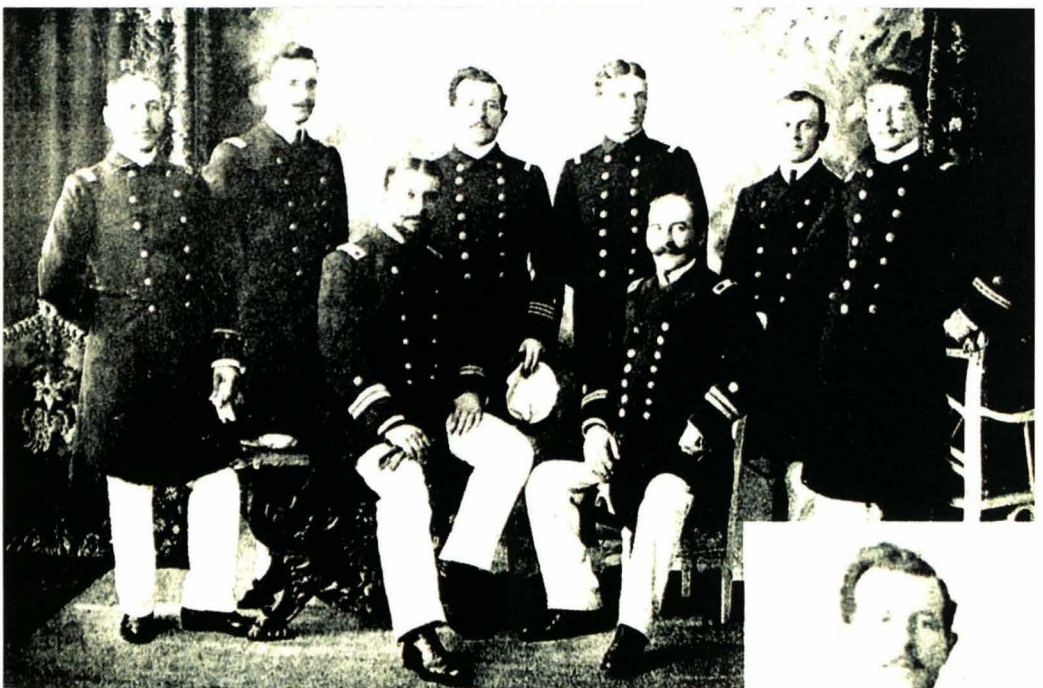
En tierra, luego del rápido avance alemán por Bélgica, hacia octubre de 1914 las operaciones se habían estancado, dando paso a una prolongada y sangrienta lucha por capturar las trincheras desde las cuales los contendientes defendían sus posiciones. En ese esfuerzo el aeroplano había comenzado a mostrar su capacidad como instrumento militar, tanto en el ataque de posiciones enemigas como en la disputa por controlar el espacio aéreo.

La guerra estaba cambiando, y con ella el mundo marítimo y naval. Esto fue claramente percibido por los oficiales navales peruanos, tomando conciencia algunos de ellos de la necesidad de difundir los avances y de plantear ideas en torno a sus posibles impactos sobre su institución. Uno de los más entusiastas difusores de estos cambios fue el ingeniero Pedro Valladares León, asiduo colaborador de la revista durante su primera época.

Para 1916 Valladares se encontraba sirviendo en la Escuela Naval, y todo parece indicar que logró convencer a los oficiales de la dotación –incluido el director en funciones, que por entonces lo era el capitán de navío José María Tirado– de la necesidad de volver a publicar la *Revista de Marina*. Como suele suceder cuando alguien propone una idea,

fue al propio Valladares a quien se le encomendó la redacción de la revista, que volvió a aparecer en setiembre de 1916. Naturalmente, el comandante Tirado fue quien asumió la dirección, mientras que la planta de redactores quedó conformada por sus oficiales de dotación: capitanes de corbeta Manuel V. Galdo y Alejandro Vinces; tenientes primero José G. Carrillo, Alejandro Valdivia, Federico Díaz Dulanto, Víctor Escudero; teniente segundo Enrique Labarthe y alférez de fragata José R. Alzamora; así como el tercer ingeniero Carlos Fernández Dávila y los doctores Federico Villareal y Adolfo Romero.

El editorial de ese primer número de la segunda época, dando por entendido que todo el Cuerpo de Oficiales conocía los motivos por los que había dejado de aparecer la revista, no nos brinda mayores datos al respecto. Lo que sí hace es reiterar el propósito de la publicación, señalando que, "por estar llamada a despertar el estímulo intelectual entre todos los oficiales de la marina… todos, sin excepción, con-



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.



Primeros articulistas de la *Revista de Marina*
(Foto del libro Centro Naval 100 años)

tribuirán a hacerla digna de la atención de propios y extraños"[1].

Aquel número inicial contó con los siguientes artículos:

Doctor Federico Villareal, decano de la Facultad de Ciencias y profesor de la Escuela Naval, "Determinación de la latitud y de la hora sideral empleando el cronómetro y el astrolabio", pp. 3-14, primera entrega.

Teniente primero César Augusto Valdivieso Castro, comandante del sumergible *Ferré*, "Los sumergibles y la guerra", pp. 24-25. Ese mismo año Valdivieso había publicado un pequeño libro titulado *Los sumergibles Laubeauf tipos S.C. 1 y 2* (Lima, Imp. El Progreso Editorial, 1916).

Primer ingeniero Pedro Valladares, "Estudio de la evolución de la mezcla gaseosa en los motores de combustión interna", pp. 26-48, primera entrega.

Capitán de corbeta José Riera y Alemañy, Real Armada Española, "Descomposición lenta de las celulosas nitradas", pp. 15-23, tomado de la *Revista General de Marina*. En 1903-1904 Riera había publicado un libro sobre defensas submarinas.

Robert A. Theobald, "Comando de la tropa, como oficial de división", publicado en el U.S. Naval Institute *Proceedings* de setiembre-octubre 1915. Theobald llegaría a ser contralmirante en la marina norteamericana a fines de los años 30.

Promovido a inspector de máquinas, Valladares se mantuvo como redactor-secretario de la revista hasta finales de 1918, cuando fue sustituido por el capitán de corbeta César Valdivieso. Pese a ello, continuó colaborando activamente, publicando diversos artículos sobre temas de ingeniería al menos hasta noviembre de 1934. Nacido en 1876, Valladares había ingresado al servicio naval en 1895, sirviendo en varios buques y dependencias, entre ellas la Escuela Naval. Su experiencia profesional y docente lo llevó a publicar varios libros, entre ellos: *Motores de Combustión Interna* (Callao, Escuela Naval, 1917), *Maquinarias Marinas* (Callao, Imprenta El Progreso 1911-1925), *Contribución al estudio de la "Entropía"* (Callao, Imprenta El Progreso, 1912), *Lecciones de Termodinámica* (Callao, Escuela Naval, 1919), *Curso de máquinas auxiliares empleadas a bordo* (Callao, Escuela Naval, 1920), *Amor prohibido* (Lima, Minerva, 1929), *Termodinámica* (Lima, Imprenta Minerva, 1931), *Resistencia de Materiales* (Callao, Escuela Naval, 1936) y *Electrotecnia* (Lima, Departamento Académico, 1942).

La *Revista de Marina* salió con regularidad durante los siguientes años, obteniendo a mediados de 1917 un pequeño apoyo económico del Ministerio de Guerra y Marina. A partir de mayo de 1931 la revista incluyó una sección de aeronáutica, puesto que la Inspección General de Aeronáutica, que reunía a los componentes aéreos de la Marina y del Ejército, había pasado a depender desde 1929 del nuevo Ministerio de Marina y Aviación. En concordancia con esta nueva situa-

1 Editorial, *Revista de Marina*, II época, I, nº 1 (setiembre 1916), p. 2.

ción, en julio de 1931 la revista cambió de denominación, pasando a llamarse *Revista de Marina y Aviación*, nombre que retuvo hasta diciembre de 1934.

A lo largo de los noventa y un años de su segunda época, la revista ha publicado numerosos trabajos originales, algunos de investigación en los diversos aspectos de la profesión naval, otros en el campo de la historia y la estrategia, y otros más bien en la línea del recuerdo o de la anécdota. También ha publicado trabajos que no fueron elaborados expresamente para la *Revista de Marina*, tales como discursos, transcripciones y traducciones, que si bien cumplen con una labor de difusión, dejan de lado el sentido primario que, a mi entender, debe tener una revista de este género: reflejar el pensamiento de los integrantes de la institución a la representa.

Como resulta imposible reseñar todo lo relativo a los colaboradores, vamos a concentrarnos en algunos de ellos, agrupándolos en dos categorías. La primera reúne a quienes habiendo desempeñado un alto cargo público o institucional publicaron trabajos inéditos en la revista.

En esa categoría se ubican los ex presidentes de la República José Luis Bustamante y Rivero (1945-1948) y Fernando Belaunde Terry (1963-1968 y 1980-1985). El primero, considerado el padre de la tesis de las 200 millas, escribió extensamente sobre el tema y participó en diversos foros donde se debatieron las bases del nuevo derecho del mar. En ese contexto, en 1959 la revista publicó un trabajo suyo referido a la zona contigua y su exposición sobre la doctrina peruana del mar territorial ante la Conferencia Interamericana de Abogados de Miami, efectuada en abril de aquel año.[2] En 1981 se publicó otro trabajo suyo relativo al derecho del mar, y al año siguiente se trascribió uno que había aparecido por partes en *El Comercio* en 1974. También en 1981 se publicó el discurso que pronunciara el doctor Bustamante y Rivero en el Instituto Nacional de Cultura sobre el derecho y la sociedad[3].

En julio de 1983 el presidente Fernando Belaunde Terry realizó un memorable viaje a bordo de la cañonera *Amazonas* desde Iquitos hasta el Orinoco, apoyado por la lancha auxiliar *Pucallpa* y el buque hidrográfico *Stiglich*. Cinco años después escribió sus "Recuerdos de una gran expedición fluvial... La marina peruana en los raudales del Orinoco", en el que refiere tanto el origen de dicha expedición como los avatares de la misma, en la que estuvo acompañado por el vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, ministro de Marina, así como por otras autoridades. En su artículo dedica afectuosas palabras de reconocimiento tanto al jefe de la expedición, capitán de fragata Hugo Escobar, como a las dotaciones de los tres buques que tomaron parte en ella[4].

Por su parte, en julio de 1984 el vicealmirante Du Bois publicó un artículo en el número especial que sacó la revista con ocasión del sesquicentenario del naci-

2 *Revista de Marina*, II época (mayo-junio 1959), pp. 299-314.
3 *Revista de Marina*, II época (enero-febrero 1981), pp. 101-109; (setiembre-octubre 1981), pp. 200-207; (mayo-junio 1982), pp. 290-298.
4 *Revista de Marina* (marzo-abril 1989),

miento del almirante Grau, titulado "Miguel Grau: paradigma naval y cívico de la Peruanidad"[5]. Du Bois no fue el único colaborador de la revista que llegó a ser ministro de Marina o que publicó algún trabajo mientras ejercía dicha función. El vicealmirante Fernando Elías Aparicio, quien ejerció dicho cargo y la Comandancia General de Marina de abril a diciembre de 1971, era un antiguo colaborador de la revista, habiendo publicado cinco artículos entre 1938 y el 2003. Su sucesor en ambos cargos fue el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, quien luego de dejar esas funciones contribuiría con tres artículos aparecidos entre 1976 y 1980, uno de los cuales había sido publicado poco antes en la revista *Defensa Nacional*, con interesantes reflexiones sobre poder marítimo y poder naval.[6]

A Vargas Caballero le sucedió en el cargo el vicealmirante José Arce Larco, quien en 1970 publicó un breve trabajo proponiendo elaborar un plan "Para el aprovechamiento de los recursos oceánicos del Perú"[7]. Vino luego el vicealmirante Guillermo S. Faura Gaig, quien además de contribuir con cuatro trabajos para la *Revista de Marina*, aparecidos entre 1953 y 1974, escribió dos libros, *Los ríos de la Amazonía peruana* (Lima 1965), obra que merecería ser actualizada y reeditada, y *El mar peruano y sus límites* (Lima 1977). Miembro de una familia vinculada a la Armada desde fines del siglo XIX, su gestión ministerial se enmarcó en un difícil periodo político, que no dejó de causar varias magulladuras en la institución. Hacia 1983, cuando siendo teniente primero cursaba mi tercer año de Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, me tocó compartir algunos cursos con él, que recién iniciaba sus estudios en esa especialidad.

Otros dos ministros de Marina que contribuyeron con la revista fueron los vicealmirantes Jorge Parodi Galliani y Mario Castro de Mendoza, personaje este último que además fue autor de una importante historia de la marina mercante nacional, un trabajo sobre la participación naval en la demarcación del sector oriental de la frontera con Ecuador y uno de menor envergadura sobre la inmigración china[8]. También debemos recordar al vicealmirante Federico Díaz Dulanto, ministro de Marina en 1931 y 1939, quien siendo capitán de corbeta publicó en 1921 un artículo sobre la determinación de altitudes con el barómetro.[9]

Por otro lado, la *Revista* contó con tres colaboradores que se han desempeñado como cancilleres de la República, el vicealmirante Edgardo Llosa González Pa-

5 *Revista de Marina* (julio 1984), pp. 4-14

6 El artículo trascrito fue "Conceptos actuales del Poder Marítimo y del Poder Naval", publicado en *Defensa Nacional* Nº 1 (octubre 1980), pp. 83-99; y en la *Revista de Marina* (noviembre-diciembre 1980), pp. 158-168.

7 *Revista de Marina* (enero-febrero 1970), pp. 31-33.

8 *La marina mercante en la república: 1821-1968* (Lima 1980), 2 volúmenes; *El Protocolo de Río de Janeiro de 1942 y la demarcación del sector oriental de la frontera* (Lima 1986); y *El transporte marítimo en la inmigración china, 1849-1874* (Lima 1989).

9 *Revista de Marina* (julio-setiembre 1921).

vón (1956), el embajador Óscar Maúrtua de Romaña (2005) y el doctor Francisco Tudela van Bruegel (1995-1997). El primero publicó en 1986 un trabajo sobre las 200 millas, el segundo hizo lo propio en el 2000 con un artículo sobre las "Relaciones de América Latina con el Asia-Pacífico, Perú y Ecuador", mientras que el tercero planteó en 1991 algunas ideas sobre pacificación y contrainsurgencia.

Asimismo, el teniente general de aviación Fernando Melgar Conde, primer ministro de Aeronáutica (1943), publicó cinco trabajos entre 1934 y 1939, entre ellos uno sobre navegación de los ríos internacionales en tiempos de guerra, dedicándolo al contralmirante William O. Spears, quien había sido su profesor en la Escuela Superior de Guerra Naval en el curso de 1931.

Finalmente, el contralmirante Alberto Jiménez de Lucio, quien fuera ministro de Industria y Turismo durante el gobierno del general Velasco Alvarado, fue uno de los colaboradores más perseverantes de la revista, publicando cuarenta y cuatro trabajos entre 1948 y 1974; vale decir, desde que era teniente segundo hasta que llegó a ocupar dicho cargo en el gabinete ministerial. Graduado en la Academia Naval de Annapolis en 1946, obtuvo dos grados más en el Massachusetts Institute of Technology, desempeñando diversos puestos en la Armada. En 1976, tras dejar el cargo ministerial, pasó a trabajar en Naciones Unidas como director ejecutivo adjunto del Centro de Corporaciones Transnacionales.

Algunos de los oficiales que han llegado a ser comandantes generales de marina también colaboraron con la revista, siendo de justicia comenzar con el actual, almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, quien en 1989, siendo capitán de fragata, publicó un trabajo sobre el reflotamiento del submarino *Pacocha*, operación que le correspondió dirigir en su condición de jefe del Servicio de Salvamento.[10] El almirante Alfredo Palacios Dongo, comandante general en el 2001, publicó una decena de artículos entre 1992 y el 2001, varios de ellos vinculados a los temas que abordara mientras fue alumno de la Escuela Superior de Guerra Naval, y que desarrollaría también más tarde mientras realizaba estudios de maestría en Ciencias Políticas en la PUCP. Cabe señalar que actualmente el almirante Palacios publica una columna semanal en un conocido medio de prensa local. Por su lado, el almirante Gerónimo Cafferata Marazzi, comandante general en 1985, publicó cinco artículos sobre electrónica entre 1957 y 1962.

En la segunda categoría de colaboradores hemos identificado a algunos oficiales que han contribuido a lo largo del tiempo con más de diez trabajos. Es lamentable que nuestra revista no haya creado mecanismos que distingan a este tipo de colaboradores –tal como existen en otras publicaciones de este género–, y sería conveniente establecerlos, pues ello incentivaría a perseverar a algunos oficiales que, pudiendo compartir y someter al debate sus puntos de vista, los exponen sólo de manera esporádica.

10 *Revista de Marina* (julio-agosto 1989), p. 39.

El problema que se enfrenta al identificar a este tipo de colaboradores está vinculado a la naturaleza del aporte efectuado, pues muchos de ellos tienen rigor académico, mientras que otros se ubican más en el campo de la crónica, que tiene también sus méritos, pero no implica necesariamente el mismo nivel de dedicación. Hecha esta aclaración, pasemos a mencionar algunos nombres.

Los dos colaboradores que aparecen con más entradas en el catálogo de la revista entre 1930 y el 2004[11] son el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez y el capitán de navío José Valdizán Gamio. El primero cuenta con unos ciento veinte trabajos de diverso género publicados desde 1954, mientras que el segundo comenzó a publicar un año antes y llegó a sumar casi un centenar de trabajos. Como algunos de los lectores recordarán, el comandante Valdizán es autor de algunos libros sobre historia y tradiciones navales.[12]

Otro colaborador pertinaz de la revista fue el capitán de fragata Fernando Romero Pintado, quien publicó al menos veintiocho trabajos entre 1923 y 1985. Su primera colaboración –una notable biografía del capitán de navío Juan Noel– apareció cuando era cadete de tercer año en la Escuela Naval[13], seguida por varios artículos más hasta 1943, cuando viajó a Estados Unidos, poco antes de dejar el servicio. Tras una solitaria colaboración en 1973, vuelven a aparecer artículos suyos de manera casi regular en los años 1984 y 1985, mientras ejercía la dirección del Museo Naval. Doctor en Historia, Romero fue académico de la lengua y ganador de un premio nacional de cultura, ocupó el rectorado al reabrirse la Universidad de Huamanga y fue fundador de la Universidad del Pacífico y del Senati, además de colaborar con Jorge Basadre durante su gestión al frente del Ministerio de Educación, haciéndose cargo de la Dirección de Educación Técnica.

También merecen mención los contralmirantes Raúl Parra Maza, con unos cuarenta trabajos aparecidos entre 1971 y el 2007; José García Valdivieso, con veintiún trabajos publicados entre 1988 y el 2003; Fernando Casaretto Alvarado, con al menos veinticuatro trabajos desde 1979 a la fecha; y Hugo Arévalo Escaró, con diez artículos entre 1978 y 1992. El contralmirante Julio de los Ríos Rozas fue igualmente un asiduo colaborador de la revista y varios de sus treinta y cinco artículos aparecidos entre 1971 y 1997 versaban sobre geopolítica y estrategia, constituyendo la base para su libro *La Estrategia*.

Otros colaboradores perseverantes han sido los vicealmirantes Federico Salmón de la Jara, con no menos de dieciséis trabajos, el primero aparecido en 1939, y los demás a partir de 1982; Javier Pinillos Cabada, con diez artículos publicados desde

11 Me refiero al catálogo realizado por la señora Liliana Alarcón, encargada de la Biblioteca Central de Marina.

12 *Tradiciones navales peruanas* (Lima 1966) 2 volúmenes, *Pañol de anécdotas* (Lima 1968), e *Historia Naval del Perú* (Lima, 1980-1993), 5 vols.

13 *Revista de Marina* VIII, N° 1 (enero-febrero) 1923).

1987; y Ricardo Zevallos Newton, con doce artículos fechados entre 1962 y los años ochenta; los contralmirantes Hugo Ramírez Canaval, con diecinueve apasionados artículos entre 1979 y 1986; y Héctor Soldi Soldi, con trece artículos referidos principalmente a la oceanografía, su área de interés profesional; los capitanes de navío José Guerola Lazarte, con diecisiete trabajos entre 1961 y el 2004; Miguel Pérez Carmelino, con catorce trabajos, especialmente sobre temas estratégicos, aparecidos entre 1962 y 1979; Jorge Portella Roca, con catorce artículos a partir de 1964; y Julio J. Elías, de quien se publicó por entregas un extenso trabajo titulado "Acotación naval en gotero" entre 1964 y 1966, además de algunos otros artículos. Cabe recordar que Elías es autor de *Fuentes para el estudio de la Historia Naval* y de *La lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica (17 de marzo-7 junio 1880)*, reeditado luego como *Marinos peruanos en Arica*, así como de una parte del tomo V de la *Historia Marítima del Perú* en la que trata sobre el conflicto peruano-ecuatoriano de 1858-1859.

También destacan los capitanes de fragata Juan E. Benites, quien publicó veintisiete artículos entre 1934 y 1975; Juan Carlos Cosio, director del Museo Naval entre 1973 y 1981, autor de trece artículos en ese periodo; Salvador Mariátegui y Cisneros, con diecinueve trabajos, de 1940 el primero y los demás entre 1980 y 1992; y John Rodríguez Asti, quien además de ser editor de la revista desde el año 2000, ha publicado unos veinticinco trabajos desde 1983, cuando aún era cadete en la Escuela Naval. Finalmente, el capitán de corbeta Juan Carlos Llosa Pazos comenzó a colaborar con la revista en 1995, siendo alférez de fragata, y tiene ya más de diez artículos publicados.

No podemos dejar de mencionar al historiador Javier Buenaño Muro, quien publicó dieciocho trabajos entre 1963 y 1981; así como a los integrantes del equipo editorial de la *Revista de Marina*: Hugo Cárdenas Mandujano y el fotógrafo Jesús Torres Chavera, quienes han contribuido con numerosos artículos. Otros personajes que han publicado en la *Revista* son el célebre oceanógrafo francés Jacques Cousteau, el contralmirante Julio Guillen Tato, notable historiador naval español, el



Célebre oceanógrafo francés
Jacques Cousteau

prestigioso economista Manuel Moreyra Loredo y el destacado lingüista Estuardo Núñez Hague.

Además de los colaboradores mencionados, desde su reaparición la revista contó con algunas secciones fijas, siendo la más antigua de ellas "Crónica Nacional", que se publicó desde el segundo número hasta 1972, cuando pasó a denominarse "Sección Documental". A esta sección se le sumó en mayo de 1973 "Crónica Gráfica", siendo ambas suprimidas en el número de setiembre-octubre de 1975. Algunos meses antes, tras cincuenta y nueve años de labor, la Escuela Naval había dejado de ser responsable de la revista, pasando a ser editada por la Secretaría General de Marina, que sólo logró publicar tres números. Durante un año la revista dejó de aparecer, hasta que la recién creada Dirección de Información de Marina asumió dicha tarea y reinició su publicación en octubre de 1976.

La organización de la nueva dependencia –que en sus momentos iniciales estuvo a cargo del capitán de navío José Noriega La Hoz– permitió contar con un equipo permanente de profesionales que facilitó las labores editoriales de la revista, entre ellos César Zúñiga Murillo y los ya mencionados Hugo Cárdenas y Jesús Torres.

Antes de reiniciar la publicación de la revista, la Dirección de Información hizo circular una encuesta entre los oficiales indagando sobre los temas de que debían ocuparse los artículos, las mejoras que debían hacerse, la conveniencia de transcribir artículos de otras revistas, la colaboración de especialistas civiles e incluso sobre el formato que podría tener.

Si bien la labor de difusión interna había sido asumida a través del periódico *El Monitor*, que comenzó a publicarse en los años sesenta, en 1984 la *Revista de Marina* estableció una sección informativa que no tuvo continuidad. A fines del año 2000 se consideró pertinente volver a publicarla bajo el nombre de "Actualidad Nacional", la misma que desde el año 2002 se encuentra a cargo de la licenciada Tatiana Figueroa López. Otra sección fija es "Actualidad Mundial", publicada desde el 2001 por los capitanes de fragata John Rodríguez Asti y José Escobedo Sayán.

Durante muchos años la revista incluyó una sección destinada a presentar una breve reseña de los oficiales fallecidos, iniciándose en el número correspondiente a octubre-noviembre de 1916 con las notas necrológicas de los capitanes de navío Manuel Ugarte y Elías Higginson, fallecidos el 16 de noviembre y 8 de octubre de aquel año, respectivamente.

Desde su segundo número, la revista publicó también algunos trabajos en forma de suplemento, siendo el primero de ellos el titulado "Fundamento de táctica naval", del teniente de navío italiano Romeo Bernottí, que apareció por entregas al menos hasta 1919. Ese mismo año se publicó un manual de minas submarinas elaborado por el capitán de corbeta brasileño J. F. de Azevedo Milanez. En años posteriores se siguió recurriendo a los suplementos para difundir trabajos profesionales de gran envergadura, y bajo esa misma modalidad se publicó en los años veinte parte de la historia de la Armada Peruana escrita por el capitán de fragata Manuel I. Vegas, y en los años sesenta se

hizo lo propio con las notas que escribiera el capitán de navío Julio J. Elías complementando dicho trabajo.

Si bien no constituye un suplemento propiamente dicho, debemos mencionar que en 1984 la *Revista de Marina* publicó la primera edición de la *Agenda Naval*, en la que se incluía una serie de datos marítimos y navales con la intención de recordar a sus usuarios fechas y hechos significativos de la historia nacional e institucional[14]. Lamentablemente, en años posteriores esos elementos fueron desapareciendo, quedando ahora muy poco de lo que fue la idea primigenia de dicha agenda.

Por otro lado, con el propósito de alentar la colaboración de los oficiales, en 1917 la revista convocó a un concurso cuyas bases señalaban los temas sobre que debían tratar los artículos. Para 1923 los temas considerados en la convocatoria del concurso llegaron a ser sesenta y uno, y muchos de ellos tienen tanta vigencia hoy como la que tuvieron entonces: el oficial de marina y el ciudadano civil; el marino peruano y la organización social; cuál es el mejor tipo de barco de sistema patrullero para los ríos peruanos; la mejor manera de desarrollar la aspiración e iniciativas de nuestras tripulaciones; nuestro sistema disciplinario; el entrenamiento del personal conscripto para producir hombres de guerra modernos; e ideas sobre la foja de notas.

El ganador de la primera edición del concurso fue el teniente segundo Manuel F. Jiménez, con un extenso trabajo sobre el Poder Naval, en el cual analiza las batallas de Coronel, Malvinas y Jutlandia, haciendo luego algunas reflexiones sobre la situación nacional en referencia tanto a la Guerra del Pacífico como a la cuasi guerra con Ecuador en 1910. Entusiasmado con su premio, Jiménez siguió escribiendo y volvió a lograr esa distinción en 1921, con un amplio trabajo sobre la preparación del personal superior y subalterno para dotar las primeras flotillas de fuerzas sutiles y el modo de mantener personal eficiente en forma permanente. En los concursos de 1922 y 1936 obtuvo el segundo puesto.

El segundo concurso fue ganado por el capitán de corbeta Manuel I. Vegas, quien escribió sobre la necesidad de convertir al Perú en potencia marítima y los medios para conseguirlo. Premiado el 25 de diciembre de 1918, su trabajo apareció en febrero siguiente como suplemento de la *Revista*.

Otro concurso interesante que halló lugar en las páginas de la revista fue el de historia llevado a cabo en la Escuela Naval. La primera convocatoria a este concurso se realizó en 1920, resultando ganador el alumno de preparatoria Rafael Torrico con el trabajo titulado "Evolución de las ideas sobre el Perú prehispánico", que se convirtió en el primer artículo de un alumno (hoy cadete) publicado en la Revista en esta segunda época[15].

Ya en la década de los años ochenta, le revista auspició un nuevo certamen, esta vez de fotografía, mereciendo algunas de

14 El autor de este trabajo fue editor de la revista aquel año, aun cuando prestaba servicios en otra dependencia. En esa condición, fue también editor de la referida agenda.

15 *Revista de Marina* (setiembre-octubre 1920), pp. 619-625.

las tomas ganadoras aparecer en la portada de la publicación.

El concurso de la *Revista de Marina* ha sido saludablemente restablecido y, según tengo entendido, también en la Escuela Naval ha vuelto a realizarse un concurso sobre temas históricos. Sería altamente alentador mantener y ampliar ambas medidas, incluyendo temas técnicos como los mostrados en la reciente feria tecnológica realizada en este local del Centro Naval. Una adecuada presentación de los mejores trabajos debería ser publicada, al igual que algunos de los trabajos llevados a cabo por los oficiales que cursan estudios en las escuelas de calificación y en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Recordando la idea esencial de sus fundadores, la revista debe alentar en la oficialidad el sentido de análisis crítico y creativo tan necesario para el progreso de toda institución. Esto es lo que ha sucedido en otras latitudes y es ciertamente deseable que se incremente en nuestros lares. El sentido de análisis crítico al que me refiero se aguza con los años, pero se cultiva desde temprana edad, pues difícilmente podemos esperar que se ejerza de manera apropiada si no lo hemos practicado de manera efectiva. Así, respondiendo a una ley natural, si la revista es capaz de atraer a los oficiales jóvenes para que escriban sobre temas de interés profesional e institucional, sin duda enriquecerá de manera significativa su contenido. Si uno revisa la lista de colaboradores, encontrará que en su etapa inicial estos eran mayoritariamente oficiales subalternos –incluyendo a algunos cadetes–, que a mediados de siglo dicha mayoría estaba formada por oficiales superiores, mientras que en tiempos más cercanos han llegado a aparecer números sin una sola contribución original de oficiales en actividad.

En lo que se refiere a publicaciones de carácter militar-profesional, el Ejército ha contado con la *Revista Militar* y con las revistas de la Escuela Militar de Chorrillos, de la Escuela Superior de Guerra y del Círculo Militar del Perú, que dejaron de aparecer hace ya algunas décadas. Algo similar ha ocurrido con la Fuerza Aérea, pues la revista *Aviación*, que se publicó por primera vez en 1936, ha desaparecido hace ya mucho tiempo, lo mismo que la publicada por la Escuela Superior de Guerra Aérea. Ambas instituciones cuentan hoy sólo con una publicación de carácter noticioso.

Fuera de estas publicaciones, hubo al menos otras dos que abordaron con rigor académico los temas referidos a la seguridad y defensa nacional, *Estudios Políticos y Estratégicos* y *Defensa Nacional*, que aparecieron en 1979 y 1980 respectivamente, y que fueron descontinuadas tras algunos números. Cabe mencionar también que el Comando Conjunto viene realizando un serio esfuerzo por convertir a *Comando en Acción*, su revista informativa institucional, en una publicación académica.

La *Revista de Marina* no es pues sólo la publicación militar que mayor continuidad ha tenido en nuestro país, sino que es la única de carácter académico (la *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, que se publicó por primera vez en 1993 ha aparecido en forma irregular). Es por ello

importante alentar a la oficialidad naval no sólo a mantener la revista institucional, sino a darle el nivel profesional que le corresponde, contribuyendo con artículos originales y de calidad.

Esta larga disquisición sobre las publicaciones militares en nuestro país no tiene otro objetivo que el poner de relieve la importancia de contar con adecuados medios de difusión, especialmente para lo relativo al pensamiento estratégico, ámbito en el que nos falta mucho por hacer. Es conveniente recordar que en nuestro país se han producido muy pocos trabajos de magnitud sobre el tema, y no todos ellos tomando como base de análisis nuestra propia realidad. Me refiero a los libros de los generales Carlos Dellepiani (*Historia Militar del Perú*) y Edgardo Mercado Jarrín (*Política y estrategia en la guerra de Chile*; *La política y la estrategia militar en la guerra contrasubversiva en América Latina*; *Relaciones entre la política y la estrategia militar*; *Seguridad, política y estrategia*; *Geopolítica*; *La geopolítica en el tercer milenio*); así como el del contralmirante Julio de los Ríos, *La Estrategia*, y el poco conocido trabajo del capitán de fragata Fernando Romero, *Las fuerzas de la marina en el nor-oriente y la guerra fluvial*.

La revista también ha recogido algunos trabajos de pensadores estratégicos de reconocida importancia, siendo el primero de ellos el del entonces capitán de fragata Victor Raoul Castex titulado "Asuntos de Estado Mayor", traducido de la *Revue Maritime* por el teniente primero Roque Saldías y publicado en 1922[16]. Trece años más tarde, cuando ya Castex era contralmirante, se publicaría otro trabajo suyo sobre el ataque a los Dardanelos, traducido de la misma revista francesa[17], y en 1955 y 1957 se publicaron otros dos, sobre Bizerta y sobre Rusia y el mar. Se publicaron también cinco trabajos del vicealmirante italiano Giuseppe Fioravanzo entre 1959 y 1968, uno del contralmirante Alfred T. Mahan sobre comercio marítimo, y a manera de suplemento a lo largo de 1931 los comentarios del contralmirante alemán Otto Groos (Ph.D.) sobre el libro de teorías estratégicas del ya mencionado almirante francés Castex.

En esa misma línea, podemos señalar que entre 1930 y el 2005 la *Revista de Marina* publicó ochenta y ocho trabajos sobre estrategia, de los cuales sólo cuatro tratan sobre casos peruanos –esencialmente relatos históricos– y cinco se centran en Mahan, Corbett y Clausewitz. Si bien algunos autores hacen propuestas originales, no las sustentan en el análisis de nuestras propias experiencias, tomando como ejemplo campañas externas que no siempre llevan a plantear conclusiones ajustadas a las posibilidades previsibles del país. Asimismo, muy pocos de los que han escrito sobre estrategia han perseverado en ello, contándose entre estos últimos los ya mencionados De los Ríos, García Valdivieso, Jiménez de Lucio, Parra Maza y Pérez Carmelino.

16 *Revista de Marina*, II época (enero-febrero 1922).
17 *Revista de Marina* (enero-febrero 1935), pp. 17-48.

Algo que ha resultado grato en los últimos años es ver cómo la revista ha ido captando nuevos colaboradores entre la oficialidad joven, lo que se torna altamente alentador por los motivos ya expresados. Este hecho, y el que haya podido mantener su carácter de publicación en la que cada autor es responsable de lo que expresa, hace prever que la revista podrá continuar mejorando en los años venideros. Contribuiría a ello el contar con un comité editorial que le dé continuidad a ese esfuerzo, evitando así alteraciones bruscas como las sufridas en la presente década no sólo en su formato sino en la orientación de su contenido. Un intento por contar con un comité de ese tipo se llevó a cabo entre 1984 y 1986, pero los cambios institucionales no permitieron que dicha iniciativa se consolidara.

Debemos recordar que la *Revista de Marina* no es una publicación que aspire a ser masiva ni está destinada a un público masivo. La finalidad con que fue creada, y que ha logrado mantener a lo largo de un siglo, es constituir el órgano de expresión de la oficialidad naval, obviamente interesada en temas que le atañen a su profesión, sin dejar de lado asuntos generales que pueden ser materia de un interés más amplio. Este es el principal valor de la revista, de nuestra revista, y creo que todos debemos contribuir a preservarlo.

El Laboratorio Ártico*

Capitán de Navío
Juan Octavio Polo Wood

Nuestro querido Perú se enfrenta a decisiones difíciles, trascendentes y de importancia estratégica en el corto, mediano y largo plazo respecto a tres temas de interés marítimo que se encuentran en el tapete: 1) la delimitación de la frontera marítima con nuestro vecino del sur, Chile; 2) el mejor uso de nuestros recursos naturales dentro de las 200 millas del Mar de Grau y 150 millas adicionales, es decir hasta la milla 350, del lecho submarino perteneciente a nuestro zócalo continental; y 3) nuestros deberes y derechos en el continente antártico.

Temas, los tres, de crucial importancia para los cuales además del conocimiento que podamos obtener de estudios concretos y abstractos, sería de inmensa ayuda el contar con un laboratorio geo-estratégicopolítico para poder reproducir los mismos y ensayar las diferentes respuestas resultantes ante los cambios de los parámetros de entrada.

Les propongo ahora dirigir su atención a un área alejada e inhóspita, fuera de nuestra patria, en otro hemisferio, que no se encuentra bajo nuestro control y que no nos ha suscitado mayor interés; pero que debido a los acontecimientos ocurridos en los últimos meses, se ha convertido en un lugar en el que se están produciendo fuertes enfrentamientos de los intereses internacionales sobre los tres temas antes mencionados y que bien nos haría el observarlos, tomar notas, evaluar y experimentar en piel ajena, sin riesgo propio, los resultados y consecuencias obtenidos por los actores de turno ante las decisiones o políticas adoptadas.

Les invito a tomar asiento en el auditorio global y dirigir nuestra vista a la pantalla en la que ya aparece el primer actor, Lewis Plough, un británico de 37 años de edad nadando 1 km en 18 minutos y 50 segundos en las aguas más frías en las que haya nadado libremente ser humano alguno. El domingo 15 julio del 2007 las aguas del Océano Ártico estaban a -1,8°C, por debajo del punto de congelación, Plough nadó a lo largo de una grieta en dirección al Polo Norte.

"El agua estaba negra. Era como lanzarse en un hueco negro y oscuro. Tuve miedo. El dolor fue inmediato e insoportable de principio a fin, sentí que mi cuerpo se estaba quemando. Casi me rindo en 2 ocasiones". Plough dijo que su aventura resultó todo un

* Ponencia presentada en el Simposio en conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina*.

triunfo. Pero recalcó que era una verdadera *"tragedia el hecho de que un ser humano pudiera nadar en el Polo Norte"*, debido al aumento de las temperaturas árticas. La meta de esta hazaña fue llamar la atención sobre los efectos del cambio climático en el planeta e inspirar a los líderes mundiales a tomarlo en serio.

El Ártico

Es el área alrededor del Polo Norte de la Tierra. Incluye partes de Rusia, Alaska (EE.UU. a partir del 3 de enero 1959), Canadá, Groenlandia (territorio semi autónomo danés), Islandia, la región de Laponia en Suecia, Noruega y Finlandia y las Islas Svalbard, así como el Océano Ártico. Las isotermas de 10°C en Julio son comúnmente usadas para definir el borde de la región ártica.

Es en su mayor parte un extenso océano cubierto por una banquisa o capa de hielo flotante, rodeado por tierras sin árboles y un subsuelo helado.

El nombre Ártico viene de la palabra griega **QpKToç,** oso, y es una referencia a las constelaciones Osa Mayor y Osa Menor, observables en el hemisferio norte. Antártico proviene de *ant-arkos*, que significa sin osos.

Allí habitan organismos que se desarrollan en el hielo, peces, mamíferos marinos, aves y algunas comunidades humanas. Las culturas de la región y los oriundos del lugar se han adaptado a las condiciones extremas y al frío.

Según un estudio geológico de EE.UU., sus riquezas naturales incluyen un 25% de las reservas petrolíferas (10.000 millones de toneladas), además de gas natural (Mar de Barents y Shtokman, Rusia) cuantificado en cerca de 3,2 mil millones m^3, además de oro, níquel, zinc, manganeso, platino y diamantes.

EE.UU., Canadá, Rusia, Dinamarca y los países nórdicos rivalizan y disputan el control y reivindican su jurisdicción sobre áreas del Ártico, algunas de las cuales se superponen.

Desde una perspectiva física, química y biológica, el Ártico constituye una posición clave que reacciona muy sensiblemente a los cambios del clima, reflejando el estado del entorno global. Para la investigación en cambio climático es considerado un sistema de alerta temprana, como un termostato del planeta.

Todos los países árticos, excepto Finlandia y Suecia, poseen terminales petroleras o importantes rutas de transporte de petróleo o materiales peligrosos en sus zonas árticas. La mayor amenaza de riesgo ambiental es el derrame de petróleo. Los sitios nucleares, evaluados como menos que una amenaza, podrían afectar a zonas mucho más extensas. Islandia tiene un vertedero de materiales peligro-



El colapso de dos grandes masas de hielo dejó al descubierto una nueva especie marina: la Epimeria, crustáceo de 2,5 cm. de longitud.

sos. Rusia posee varios sitios nucleares y vertederos de desechos radiactivos en su zona ártica.

"La biodiversidad del Artico es mucho menor que la de las áreas subtropicales. Por lo tanto, es mucho más susceptible a los cambios derivados del recalentamiento"[1].

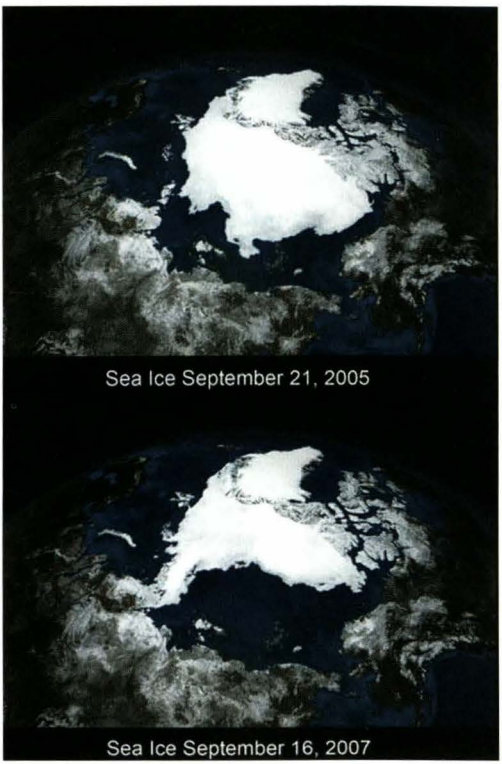
La mayor parte de la información sobre el espesor del hielo proviene de los datos recopilados por submarinos militares durante la Guerra Fría. Los submarinos pueden cruzar las profundidades del Océano Ártico y detectar, al comparar la misma ruta que siguieron años antes, si hay diferencias en el grosor del hielo bajo el cual se mueven.

El hielo se reduce rápidamente

El calentamiento global y el efecto invernadero alteran la radiación y absorción de la atmósfera, la temperatura sube y el hielo comienza a derretirse y se pierde durante el verano. Áreas antes congeladas se convierten en agua y ésta es oscura, absorbiendo más energía solar que el hielo. El océano se calienta y es más difícil que el hielo se vuelva a formar el siguiente invierno.

El calentamiento global se acelerará pues destruye los frenos naturales y acciona cambios ambientales que producen más gases de los que provocan el efecto invernadero. Se alteran las corrientes de aire que regulan la temperatura del ecuador a los polos, y también las oceánicas, que se han mantenido invariables durante miles de años. Este efecto de retroalimentación ya sobrepasó el punto de equilibrio. Un estudio publicado el año 2004 indica que, en promedio, la velocidad a la cual se está calentando el Ártico es el doble que en el resto del planeta. Sólo habría un poco de hielo permanente alrededor de la costa norte de Groenlandia y Canadá.

El Centro Nacional de Datos sobre Hielo y Nieve de EEUU midió la superficie de hielo ártico flotante el 8 agosto 2007, y fue 5,8 millones de km^2, 30% menor que



En la vista se aprecia la disminución del casquete polar en dos años

1 Instituto Pembina.

7,7 millones de km^2, el promedio desde el año 1980, cuando los satélites comenzaron a medir la extensión del Ártico. Antes de 2070 no quedará ya hielo en verano y algunos cientificos lo anticipan al 2020.

El Fondo de Defensa Legal Sierra manifiesta que el derretimiento de la capa de hielo demandará infraestructura, costos adicionales, tendrá efectos negativos en los animales y reducirá los bosques y la tundra. Varias especies, como el caribú, se verán afectadas.

Para los inuit (esquimales), la reducción del hielo es un gran desafío. La cacería de focas será más peligrosa comprometiendo el hábitat de los osos polares. La comunidad de Igloolik planeaba alquilar una avioneta para la cacería tradicional. Pero muchos de los lugares donde una avioneta podía aterrizar no están disponibles por el hielo derretido.

Importancia estratégica

"Es el único lugar en el planeta donde un número de países rodean de manera cerrada a un océano. Además, muchos espacios se solapan"[2].

En 1996 se creó el Consejo del Ártico, que reúne a 8 países: Canadá, Dinamarca, EEUU, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y la Organización Marítima Internacional (OMI). Es un organismo internacional para intermediar, pero su enfoque principal es el bienestar de cuatro millones de nómadas inuits y lapones.

La Convención del Mar estableció que a partir del 2009 los países podrían extenderse más allá de las 200 millas que la ONU les concedió como aguas territoriales. "Si un país demuestra que su plataforma continental se extiende más allá de las 200 millas, puede reclamar su soberanía"[3]. Aproximadamente 50 naciones tienen potenciales reclamos sobre los zócalos continentales.

Esta Convención no ha sido ratificada por EE.UU. porque ha sido bloqueada repetidamente por un grupo de senadores republicanos que no quieren restricciones internacionales a las acciones de su país y creen que el tratado afectaría su soberanía. Los partidarios de la Convención, incluidos el Pentágono y el Instituto Estadounidense del Petróleo, dicen que la paralización deja a EE.UU. al margen, impidiéndole solicitar una franja de fondo marino ártico mayor que California, mientras los demás se reparten el océano.

En mayo del 2007 un senador pidió ratificar la Convención del Mar, porque necesitan participar en la mesa de negociaciones. A fines de setiembre, el Senado de EE.UU. creó una comisión técnica sobre la Convención del Mar. Expertos en política internacional, derecho marítimo y militares evaluarán si a EE.UU. le conviene ratificar, 25 años después, esta convención. ¿Por qué EE.UU. ahora se interesa por ratificar un tratado de la ONU que ha estado despreciando desde 1982? Para poder pronto reclamar fondos marinos en disputa.

---

2 Peter Croker, experto petrolero del gobierno de Irlanda, preside la Comisión Continental de la ONU, un organismo que arbitra sobre los derechos costeros de las naciones.

3 Kim Colmen, director del Instituto Polar Noruego.

En Alaska se halla el 20% de las reservas de petróleo de EE.UU., el 19% del gas natural y más del 50% de carbón. En las extensiones de hielo de North Slope se encuentran recursos petrolíferos estimados en 100 mil millones de barriles. Ya han iniciado los estudios geológicos sobre su fondo marino para demostrar que su plataforma continental llega hasta el Polo Norte y así reclamar su parte del Ártico. Al ratificar el tratado más tarde, EE.UU. tiene más años para presentar los estudios. Pero si tarda, otros países lograrán la soberanía antes. "Todos los países involucrados tienen en marcha estudios para reclamar su soberanía hasta el polo"[4].

El deshielo hará navegable el Océano Ártico, repercutiendo sobre el tráfico marítimo y la política energética mundial, porque han aumentado las expectativas de acceso a los minerales de las profundidades para satisfacer las exigencias energéticas mundiales que crecerán en 40% para el 2020. Esto explica que las potencias mundiales se involucren en roces diplomáticos y disputas territoriales marginales y sin solución.

"En tiempos de la Guerra Fría la seguridad alrededor del Polo Norte tenía más que ver con submarinos nucleares y quién los enviaba. Ahora todo el mundo está tomando acción. El calentamiento global está modificando la zona ártica y los temas principales son: energía, pesca y canales marítimos. Y va a empeorar. Podríamos crear un régimen interino en la zona para lidiar con las disputas de soberanía, pero para ello se requiere de compromiso"[5]. Se7 vislumbra una eventual carrera militar hacia el abismo helado.

Irónicamente, estamos en el Año Polar Internacional.

El Polo Norte

Luego de 18 años de difíciles expediciones, Robert Peary con ayuda de inuits y perros huskies, fue el primer explorador en llegar al Polo Norte el 6 abril de 1909 y le costó la amputación de algunos dedos congelados de sus pies. Hoy, al no existir ningún tratado internacional que determine la extensión de la propiedad de cada nación sobre el Ártico, un grupo de países ha lanzado su propia competencia.

Bajo el artículo 76 de la Convención del Mar, un Estado puede reclamar para si 200 millas náuticas de Zona Económica Exclusiva y luego puede extenderse otras 150 millas náuticas de fondo submarino si la estructura de la plataforma continental es similar a la composición geológica de su propio territorio. Rusia, Canadá, Noruega y Dinamarca tendrían una ZEE de 200 millas al norte de su costa ártica, establecida bajo leyes internacionales.

Ningún fondo submarino de los países involucrados se extiende todavía hasta el Polo Norte. Existe un área internacional que circunda al Polo Norte administrada por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, con sede en Kingston, Jamaica, bajo jurisdicción de la ONU.

---

4 Ralph Rayner, director del Instituto de Ingeniería Marina de Londres.
5 Rob Huebert, del Centro de Estudios Militares y Estratégicos de la Universidad de Calgary.

Se han discutido dos métodos para dividirse el espacio marítimo ártico:

- La línea media. Divide las aguas del Ártico de acuerdo a la longitud de la costa más cercana. Este método daría el Polo a Dinamarca y beneficiaría también a Canadá.
- El sector. Toma al Polo Norte como centro y establece líneas longitudinales hacia el sur. Puede penalizar a Canadá y a Noruega (en menor medida) y beneficiar a EE.UU. y Rusia.

En el 2001 Rusia presentó una reivindicación ante la Comisión de Limites de Plataformas Continentales regida por la Convención del Mar, para ampliar su plataforma continental argumentando que el fondo submarino más allá de sus fronteras hacia el Norte eran una extensión de su plataforma continental. El reclamo se basó en su control sobre dos cordilleras submarinas. La Lomonosov, que se extiende 1.800 km desde la plataforma continental rusa e islas rusas Nueva Siberia, pasa por el Polo Norte y llega hasta Groenlandia y la isla canadiense Ellesmere. Su ancho varía entre 60 a 200 km y se eleva hasta 3.700 m sobre el fondo del mar, sus picos se encuentran a menos de 1.000 metros de la superficie. Fue descubierta en 1948 por el científico soviético Mikhail Lomonosov. La otra cordillera es Alfa- Mendeléiev, paralela a Lomonosov. Esto justificaría su reclamo de una zona triangular que llega hasta el Polo y le da derechos sobre casi la mitad del océano Ártico en términos de la Convención del Mar. Está en juego más de 1 millón de km2 de área submarina y sus posibles yacimientos de petróleo y gas. En el 2002 la comisión declaró que ni aceptaba ni rechazaba la reivindicación rusa y pidió estudiar más el tema.

En junio del 2001 Dinamarca y Canadá anunciaron que realizarían una investigación conjunta de las partes no cartografiadas del océano Ártico próximas a sus costas. Investigarán el lecho marino a temperaturas bajo cero y durante meses es imposible porque la oscuridad es total. Al gobierno de Dinamarca le interesa probar que la cordillera Lomonosov está geológicamente ligada a Groenlandia. Si demuestra esa relación, Dinamarca argumentará que una proporción significativa del Polo Norte le pertenece.

En el 2004 Canadá empezó a patrullar las zonas más remotas del Ártico con 1.500 soldados.

En el 2005 la Comisión de Zócalos Continentales de la ONU negó la petición rusa e indicó que reformularan su solicitud. Rusia tiene planes de presentar nuevamente la demanda y esperan obtener el título de propiedad antes del 2010.

En mayo del 2007 Rusia envió 2 mini submarinos a una profundidad de 1.300 m, 87 km al Norte del archipiélago Francisco José. Una semana después el primer ministro canadiense visitó el Ártico para reivindicar su soberanía.

En julio y agosto del 2007 una misión científica rusa encabezada por el explorador y vicepresidente de la Cámara de Diputados Chilingarov y dos parlamentarios, a bordo del rompehielos nuclear de investigación *Akademik Fiodorov* y dos sofisticados mini-submarinos de última tecnología, viajaron al Polo Norte para medir y obtener datos cartográficos

para avalar su reclamo. Bajo la declaración "El Ártico es ruso" plantaron el 3 agosto del 2007 una bandera rusa de titanio, resistente a la corrosión, en el lecho del Océano Glacial Ártico a 4.261 m debajo del Polo Norte, justo debajo del punto donde se paró Peary. Demostraron su potencial en el Ártico y han desencadenado la que podría ser la mayor disputa de la historia.

Es un símbolo del reclamo ruso; pero también un típico gesto de poder y conquista, que confirma su avance tecnológico, su pericia, sus ambiciones y la determinación del presidente Putin.

Los tripulantes de un batiscafo hablaron con sus compatriotas a bordo de la Estación Espacial Internacional, estableciendo la primera comunicación entre expedicionarios polares a 4.000 m de profundidad y cosmonautas a 350 km de altura.

El ministro de RR.EE. de Canadá, dijo "No estamos en el siglo XV. Uno no puede ir por el mundo colocando banderas y diciendo: Este territorio es nuestro". Canadá también busca demostrar que la cadena Lomonosov pertenece a su masa continental. El ministro de ciencia danés calificó la acción de "provocación". El ministro de RR.EE. danés afirmó que si existe "la posibilidad de extender la soberanía del país, debes explorarla".

EE.UU. ha expresado escepticismo por la colocación de la bandera y ha dicho que no tiene efecto legal sobre cualquier reivindicación. Sin embargo, un equipo estadounidense está elaborando mapas del suelo oceánico.

Los científicos daneses enviaron un buque y comenzaron una investigación para explorar, recoger datos batimétricos (profundidad), sísmicos y gravitacionales durante agosto del 2007 y establecer si la Lomonosov se conecta a Groenlandia. El nombre de la expedición es Lomrog (Lomonosov Ridge 0ff Greenland) y partió del puerto Tromsoe, en el norte noruego, junto con los rompehielos *Oden* (Suecia) y *50 Let Pobedy* (nuclear ruso), rumbo a las islas Svalbard.

Canadá y Dinamarca lanzaron a inicios de setiembre del 2007 una expedición conjunta para trazar un mapa del subsuelo ártico y probar sus reclamos de soberanía, a un costo entre 50 y 60 millones de dólares. Es un esfuerzo único y cooperativo, aunque los dos países tienen reclamos territoriales superpuestos. Trabajando juntos comparten costos y coinciden en los resultados. Realizarán perforaciones en el hielo a lo largo de la Lomonosov. Dinamitarán dentro de las perforaciones y las olas submarinas derivadas de esas explosiones serán rastreadas por 150 sismómetros digitales desplegados a lo largo de la cadena montañosa. Los ángulos y la velocidad de esas olas crearán un mapa tridimensional del suelo oceánico y de la Lomonosov.

Noruega y EE.UU. no han intentado una reivindicación territorial sobre el Ártico. Pero estarían por hacerlo de un momento a otro, especialmente EE.UU., porque le apremian sus diferencias políticas y de seguridad con Rusia.

Rusia planea otra expedición en noviembre para fortalecer su posición.

El Paso Noroeste: un "viejo" problema

Es una ruta comercial marítima a través del continente americano, cuya exploración costó muchas vidas. Ha estado abierto sólo en verano para barcos rompehielos o con cascos reforzados. Podría ser comercialmente importante si fuese transitable más tiempo, lo que permitiría a las naves transportar bienes con mayor rapidez.

Esta nueva ruta entre el Atlántico y el Pacífico permitiría a Europa llegar a Oriente (China e India) atravesando el archipiélago Ártico de Canadá. Reduciría la distancia de los viajes marítimos de Londres a Tokio a 16.000 km, frente a los 21.000 necesarios por el Canal de Suez o los 23.000 del Canal de Panamá o Ciudad del Cabo. También sería una nueva ruta para transportar petróleo y gas natural licuado desde Maine o Alaska al resto de EE.UU.

Canadá reclama la soberanía del paso, que se encuentra más allá de las 12 millas, señalando una sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 1951, que establece que un archipiélago o serie de islas puede considerarse una masa de territorio, y por tanto, un nuevo punto de partida para el mar territorial. Canadá cree que este es un caso único y lo considera una hidrovía interna que no puede utilizarse sin permiso expreso.

EE.UU. acepta la soberanía canadiense sobre el archipiélago, pero no sobre el paso. Desde los años 50 sostiene que es un estrecho para la navegación internacional y debe someterse al derecho internacional marítimo y no a la jurisdicción canadiense. Define a las reivindicaciones canadienses como excesivas y faltas de fundamento jurídico, incluso ha enviado fragatas para asegurar que el paso se mantenga abierto a la navegación internacional. También lo usa para desplegar sus submarinos nucleares cerca de las costas rusas.

En 1969 y 1970, para probar la viabilidad y conveniencia de la ruta, de potencial importancia para el transporte de hidrocarburos desde Alaska, el petrolero *Manhattan*, de bandera estadounidense, atravesó el paso sin la aprobación canadiense. Canadá lo autorizó a posteriori y escoltó al petrolero hasta aguas internacionales. En 1985, el rompehielos de EE.UU. *Polar Sea* navegó el paso sin permiso canadiense.

En 1988 ambos países llegaron a un acuerdo en el que EE.UU. solicitará autorización a Canadá para navegar en el paso, pero Canadá no puede negar el acceso. En la gestión de la nueva ruta influirá el Consejo del Ártico.

Para controlar esta área estratégica, Canadá debería contar con medios y estructuras capaces de absorber el flujo de barcos y afrontar los problemas de seguridad, control y vigilancia. Las incursiones de submarinos de EE.UU. en el paso, han llevado a Canadá a la vigilancia de la zona ártica con medios militares.

El 20 agosto del 2007 Canadá defendió su reclamo de soberanía sobre el Paso Noroeste durante una reunión con el presidente de EE.UU. en Montebello, Québec, Canadá. Bush se mostró receptivo ante la posición canadiense pero mantiene que las aguas del Paso Noroeste son internacionales. Será todo un desafío lograr

que cambie su posición. La UE y Japón mantuvieron posturas similares a EE.UU. cuando el paso quedó casi sin hielo este verano.

El vicealcalde de la comunidad aborigen inuit de Igloolik, expresó su preocupación por el efecto que tendría en el ambiente así como en los mamíferos terrestres y marinos, el tráfico marítimo internacional por este paso. Desde el punto de vista de los inuit, son aguas territoriales canadienses. Los recursos bajo el mar serían de un enorme beneficio potencial para ellos. El porcentaje que les correspondería es un tema político de proporciones que aún no han discutido con el gobierno.

El Paso ya es navegable por primera vez desde el 15 setiembre del 2007. Esa misma semana, 46 soldados canadienses realizaron un viaje de 4.500 km por el hielo a lo largo del paso, en la primera misión oficial de lo que será una expedición anual.

Mar de Beaufort: una frontera controvertida

Es parte del océano Ártico al Norte de Alaska y del estado canadiense de Yukon, y al oeste de las islas árticas de Canadá.

El conflicto es sobre la delimitación de las fronteras de acceso al mar entre los dos países, de vital importancia debido a la presencia de yacimientos petroleros y gaseros. Empresas petroleras como Exxon e Imperial anunciaron en julio del 2007 inversiones por cientos de millones de dólares en el Mar de Beaufort.

Paso Noreste

Hay una potencial disputa por el Paso Noreste, a lo largo de la costa rusa, en la que EE.UU. cree que Rusia está apropiándose de un espacio excesivo.

La isla de Hans

Es un pedazo de roca deshabitada de 100 metros de ancho, ubicada en medio del Canal de Kennedy del Estrecho de Nares, entre Groenlandia y la isla canadiense de Ellesmere, y que conecta la Bahía de Baffin con el Mar de Lincoln.

Fue parte de los territorios de caza de los nativos inuit de Groenlandia. Fue descubierta por el estadounidense Carlos Hall el 29 agosto de 1871 y llamada así en honor a Hans Hendrik, el guía groenlandés de su expedición. En 1874 apareció por primera vez en un mapa.

En 1916 EE.UU. pagó a Dinamarca 25 millones de dólares por las Islas Vírgenes y renunció a cualquier reclamo en el norte de Groenlandia. En 1933 la Corte Internacional de Justicia declaró que Groenlandia pertenece a Dinamarca.

Canadá reclamó la isla en 1967 alegando haberla adquirido de los británicos. Dinamarca también reclamó su soberanía por estar más cerca y pertenecer a la misma formación geológica de Groenlandia. Ninguno de los dos países ha ocupado históricamente esta isla.

En 1973 Canadá y Dinamarca establecieron la frontera en el estrecho de Nares, excepto la Isla de Hans, la cual no posee mar territorial. Ahora los derechos de posesión incluyen posibles oportunidades de explo-

ración y explotación. La disputa se centra en el potencial petrolero del estrecho.

En 1984 el ministro danés para Groenlandia fue a la isla y puso una bandera danesa y dejó una botella de aguardiente danés en su base. Así comenzó la guerra de las botellas, una especie de "guerra fría" con Canadá. Los soldados y visitantes daneses y canadienses dejan botellas de whisky y brandy, sacan la bandera del otro y dejan la suya propia.

El 20 julio del 2005 el ministro de defensa canadiense visitó la isla y remarcó que debía considerarse "parte del país". Dinamarca protestó. El 19 septiembre los ministros de RR.EE. canadiense y danés se reunieron en Nueva York, y decidieron mantener el status quo. Resolver sus reclamos llevará años de negociación, pero esperan hacerlo amigablemente.

Mar de Barents

Noruega y Rusia reclaman el Mar de Barents. Este problema se remonta a la época de Stalin, quien trazó una línea desde el puerto ruso de Murmansk hasta el Polo Norte y luego lo declaró parte de la Unión Soviética.

Se ha hallado reservas de gas bajo este mar. No hay aún un sólido acuerdo a largo plazo, para explotar las riquezas de la zona y submarinos rusos patrullan el área desde los tiempos de la Guerra Fría.

Mar de Bering

En 1990, EE.UU. y la Unión Soviética firmaron un tratado dividiéndose el mar que separa Alaska de Siberia.

Actualmente, el Parlamento ruso se niega a renovar el acuerdo alegando que, en su momento, éste le había quitado 50.000 km^2 a Rusia, privando a los pescadores rusos de 200.000 toneladas de pesca así como derechos a otros recursos naturales.

Los 7,2 millones de dólares que EEUU pagó en 1867 a los rusos por Alaska podrían ser el mejor negocio de la historia.

Políticas

Estas disputas implican un riesgo para los intereses económico-políticos de los países involucrados.

Canadá

Canadá necesita mayor presencia en el norte de su territorio. Posee un viejo rompehielos grande y 5 pequeños. No tiene capacidad de patrullar efectivamente las aguas del Ártico y sólo puede operar en aguas nórdicas por un corto período y cuando no hay hielo.

Su defensa del Ártico se ha concretado en:

- Intervenciones logístico-militares.
- Incremento de 4.700 a 5.000 guardabosques en el norte.
- Creación de una unidad de 1.000 soldados reservistas.
- Centro de Entrenamiento para la Guerra en el Ártico.
- Flota de rompehielos de guerra.
- Un puerto militar en aguas profundas en Nanisivik (Isla Baffin).
- Una base de entrenamiento militar en Bahía Resolución.

- Adquisición de aviones militares exclusivos para operar en el Norte.
- Aumento del gasto público hasta 1,3% del PIB, frente al actual 1%.
- La policía del norte de Canadá está invirtiendo 7.100 millones de dólares en equipos para el hielo que incluyen ocho naves patrulleras, rompehielos medianos y aviones.
- Expansión de uno de los parques naturales más remotos del norte de Canadá hacia la zona terrestre descubierta por el deshielo.
- Aumentar el número de reservistas en el norte del país, de 900 a 5.000.
- Implementar el Radarsat 2, un sistema satelital para vigilar el Ártico.

El primer ministro canadiense reiteró la soberanía de su país sobre el Ártico. *"El principio básico sobre la soberanía del Ártico es úselo o piérdalo"*. Las instalaciones *"le comunican al mundo que Canadá tiene una presencia real, creciente y de largo aliento en el Ártico"*.

EE.UU.

El 30 de septiembre de 1954 entró en servicio el *Nautilus SSN-571*, primer submarino impulsado por energía atómica. Batió records de velocidad y permanencia bajo el agua, cambiando por completo la guerra en el mar.

El 23 de Julio de 1958 partió de Pearl Harbour la misión secreta "Operación Luz Solar" (Sunshine). Su objetivo era llegar al Polo Norte por debajo del hielo. El 3 de Agosto de 1958 alcanzó la latitud 90°N.

Cuenta con 3 viejos rompehielos que se están deteriorando. El Congreso considera una propuesta para construir dos barcos polares de gran calado.

La marina gastó 25 millones de dólares anuales en investigación polar en la década de los años 90 y publicó un informe en el 2001, advirtiendo que sus armas y barcos no se diseñaron pensando en las condiciones árticas, y que sus cartas, sistemas de navegación y redes logísticas no son adecuadas para el norte. En los cambios presupuestarios posteriores a los atentados del 11 de setiembre, la marina redujo fuertemente el gasto en investigación polar.

Rusia

Ha iniciado la construcción de una nueva flota de rompehielos nucleares.

Greenpeace

El 4 agosto del 2007 pidió la protección internacional del Polo Norte para no acelerar el cambio climático y la destrucción del planeta.

Dijo que con la conquista rusa del fondo marino del Polo Norte en busca de recursos *"estamos cavando nuestra propia tumba, ya que sacar gas y petróleo agrava el cambio climático"*. Pidió control internacional y una moratoria para atrasar la explotación de los polos que *"acelerarían la destrucción del planeta"*.

En vez de proteger sus costas de las previsibles inundaciones por el deshielo, están preocupados en marcar fronteras usando excusas de todo tipo, incluyendo

las nacionalistas como Rusia, con el objetivo de beneficiarse con el desastre climático.

La empresa privada

Las empresas no van a esperar los arreglos diplomáticos. Una mina rusa en Svalbard ya extrae carbón de alta calidad, más allá del círculo polar ártico. De Beers, el gigante minero, y otras 60 compañías de prospección buscan diamantes bajo lagos congelados en el norte de Canadá. En EE.UU. hay presión de las multinacionales para aumentar la exploración petrolera.

Minería en el fondo del mar

Las compañías mineras carecen de la tecnología necesaria para sacar los tesoros de zinc, plata y otros *commodities* a la superficie. Se están desarrollando robots submarinos para buscar estos depósitos minerales a 1.500 m o más de profundidad. Los vehículos a control remoto se moverán por el lecho submarino pulverizando 400 toneladas de rocas por hora y luego succionándolas en un tubo que las enviará a la superficie. No se sabe qué niveles de precio serían necesarios para que la minería en altamar sea rentable.

Enfrentan críticas de los ambientalistas por el costo ecológico de destruir áreas ricas en vida acuática. La explotación submarina causará algunos daños ambientales, pero el impacto sería menor que el de operaciones más grandes en tierra. Los consumidores necesitan los recursos y sacarlos del mar implicaría menor interferencia con la población.

Antártida, región compartida

Al contrario de lo que sucede con el Ártico, la Antártida es una parte del planeta que la comunidad internacional ha logrado preservar.

Es la parte más fría del planeta. El 24 de agosto de 1960 se registró una temperatura de -88,3°C en la estación Vostok, y se han detectado vientos de hasta 320 km/hora.

Hay poca vida vegetal. Se han catalogado alrededor de 350 especies, sobre todo líquenes, algas y musgos. No hay vertebrados terrestres. Podría haber depósitos de minerales valiosos. Se han encontrado yacimientos de carbón, y se piensa que hay importantes depósitos de petróleo y gas en la plataforma continental. Otros recursos son la pesca de ballenas, focas y crustáceos nativos.

El siglo XX encontró a la Antártida repartida entre Australia, Argentina, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y Reino Unido. Estas naciones retiraron sus reclamos de soberanía en 1961 con la firma del Tratado Antártico, que expiró en 1991 y fue sustituido por el Protocolo de Madrid, en vigor hasta el 2041.

En 1957, cuando la Guerra Fría permitía la posibilidad de que alguna de las potencias explotara los recursos de la región, y al mismo tiempo mostraba que la colaboración científica podía ofrecer experiencias positivas, surgió la idea de establecer un estatuto jurídico internacional para la Antártida. Las 12 naciones que en esas fechas mantenían misiones en la región (Unión Soviética, Alemania, Sudáfrica y Bélgica, además de las ya mencionadas) firmaron un tratado con objetivos precisos

desde el principio. El Tratado Antártico buscaba preservar la región para fines pacíficos y promover el libre intercambio de investigaciones científicas, pero sólo se ocupaba de los recursos vivos.

El artículo 7 del Protocolo de Protección Ambiental Antártico prohíbe cualquier actividad relacionada con los recursos minerales, salvo la investigación científica. En 1988 se discutió por primera vez la necesidad de regular el eventual aprovechamiento de los recursos minerales de la región. Se estableció que cualquier decisión sobre actividades de explotación de recursos depende de los efectos que tengan sobre el ambiente, y se determinó que ningún país podía reclamar derechos con base en actividades de explotación de minerales.

Conclusiones

El recalentamiento mundial está facilitando el acceso al Ártico, hasta ahora una de las áreas más inhóspitas del planeta. La magnitud del fenómeno es tremenda. El petróleo y el gas contribuyen al cambio climático, que ahora permite, irónicamente, nuevas exploraciones para extraer más gas y petróleo.

En un escenario con dos nuevos gigantes consumidores como China e India, el deterioro del clima global no moviliza a los países de la misma manera que la escasez de recursos energéticos. Ante el derretimiento de los casquetes polares, los países más poderosos del globo parecen concentrados en el objetivo de lograr mayor independencia energética y en las oportunidades que les brindará la apertura de nuevas rutas comerciales antes que en la necesidad de preservar el Ártico. El calentamiento global preocupa menos que el calentamiento económico y político a quienes mayor responsabilidad tienen sobre el clima y el medio ambiente que permite nuestra vida.

El aumento del nivel de las aguas tendrá consecuencias directas sobre 800 millones de personas que residen en zonas costeras de baja altitud. Al anegar el agua de mar al agua dulce de los ríos y acuíferos, las pérdidas económicas serán cuantiosas para la agricultura y se afectará el abastecimiento de agua.

La comunidad internacional y los países implicados miran al Océano Ártico con otros ojos. Nuevos recursos energéticos, rutas comerciales y zonas de pesca. Debe evaluarse el impacto medioambiental que una desviación del comercio internacional del canal de Panamá o de Suez podría tener sobre un ecosistema tan frágil como el Ártico.

En el campo de las relaciones internacionales, la acción rusa fue apenas un eco en el radar, pero presagia lo que puede ocurrir en el futuro a medida que las naciones ingresen a la competencia para obtener una porción del Ártico que, literalmente, se está derritiendo. Las disputas territoriales se están manteniendo por los cauces científicos y económicos. El problema podría llegar cuando uno de los grandes yacimientos que salgan a la luz esté ubicado entre dos aguas jurisdiccionales, entonces el deshielo podría calentar ánimos. Cabe la posibilidad que a falta de un acuerdo sobre soberanía en algunas áreas, el Ártico se considere tierra de nadie.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar podría jugar un papel clave para resolver disputas jurisdiccionales. Según las condiciones del tratado, los países signatarios tienen un límite de 10 años para plantear sus alegatos y reclamos desde el momento en que ratificaron el documento. El plazo de Rusia vence el 2009, Canadá el 2013 y Dinamarca el 2014. EE.UU. no se encuentra en posición favorable. Su resistencia a ceder soberanía ha hecho que el Congreso no ratifique el tratado, y no tiene voz en la toma de decisiones.

En nuestro caso, bien vale la pena revisar el tema de la Convención del Mar, sin apasionamientos, revisando todas las posibilidades y plazos establecidos, teniendo en cuenta que nuestras riquezas minerales no sólo yacen en el seno de los Andes, sino que podríamos tener tesoros fabulosos esperándonos en el fondo del mar, más allá de las 200 millas.

En este tema, así como en los de la delimitación de nuestra frontera marítima con Chile y de nuestra participación en la Antártida, desde nuestras butacas, acabamos de apreciar los ensayos y reproducciones realizados hasta hoy por algunos de los más poderosos Estados del planeta, en la búsqueda de sus propios intereses, y sin que ellos lo hayan pensado, ha sido en beneficio de todos aquellos que hemos podido presenciar esta práctica del Laboratorio Ártico.

La Marina de Guerra del Perú realiza importantes tareas en tiempo de paz, entre ellas la reafirmación de la soberanía y las investigaciones científicas. La estrategia marítima usa el mar en beneficio de los intereses del Estado. El dominio naval depende de la fuerza organizada que controla el mar. El hombre es el factor determinante para vincular la fuerza, la posición y la acción del poder naval. No basta ser el más fuerte, ni tener el espíritu ofensivo, es necesario recurrir a la inteligencia y capacidad creativa para forzar las decisiones del contrincante. La fuerza organizada controla el mar y la maniobra exige creatividad e imaginación. El movimiento y los riesgos calculados son normas permanentes. Ninguna tecnología ni táctica superior pueden, por sí solas, asegurar la victoria. Ganará el que piense mejor y más rápido y emplee sus fuerzas de manera más creativa.

Tomemos nota de aquellas circunstancias y acciones que podrían favorecer los intereses marítimos del Perú y sigamos con atención las noticias que nos permitirán experimentar nuestras posibles próximas decisiones, interpretadas por actores destacados y preparémonos para disfrutar gratuitamente de la próxima práctica del Laboratorio Ártico.

¿Qué pasó en Angamos el 8 de octubre de 1879?

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado



El escenario

Entre 23 grados y 24 grados de latitud sur sobre la costa oeste sudamericana, avanza hacia el mar una península que tiene forma de yunque y corre paralela al litoral en aproximadamente 40 millas, unos 74 kilómetros. La parte norte de esta península baja y alargada se llama Punta Angamos y señala hacia tierra la bahía de Mejillones. En el lado opuesto a ella y hacia el sur se halla Punta Tetas la cual anuncia al navegante el ingreso al puerto de Antofagasta.

La península dista del puerto de Arica 325 millas.

El *Huáscar* y la *Unión*

El 30 de setiembre a las 4 y 40 de la mañana había zarpado de Arica el monitor *Huáscar* con destino a Iquique. Iba escoltando al transporte *Rímac*, buque capturado a los chilenos el 23 de julio, es decir, dos meses antes. El mismo día 30, el comandante del *Huáscar*, capitán de navío Miguel Grau, escribe a su esposa Dolores una carta en la que le dice entre otras cosas: (...) *esta misma noche voy a salir con la Unión a una corta excursión por el sur. No hay peligro ninguno, por consiguiente no tienes porque alarmarte ni menos asustarte.*

Efectivamente el 1 de octubre sale de Iquique el *Huáscar* junto con la *Unión*. El *Rímac* queda en ese puerto.

El día 4 en la caleta de Sarco los buques peruanos capturan la goleta *Coquimbo* que dotada por el teniente Arnaldo Larrea y 9 tripulantes es despachada al Callao. Continúan el *Huáscar* y la *Unión* al sur en la que sería la incursión más profunda realizada por nuestros marinos. El 5 de octubre la escuadra chilena amaga Arica con el fin de realizar un ataque con torpedo y cañón el cual fracasa. Allí se enteran los comandantes chilenos que los buques peruanos han zarpado al sur. El mismo día, el *Huáscar* y la *Unión* están en el puerto de Coquimbo al sur hasta Tongoy para desde allí tratar de volver a Arica su puerto base. Tongoy se encuentra a 160 millas de Valparaíso, es decir los buques peruanos estaban navegando ya muy cerca del principal puerto chileno. No es entonces aventurada la afirmación de Ekdahl: *...El más débil de ambos adversarios se mantuvo dueño de la iniciativa y continuaba operando ofensivamente.*

Los planes chilenos

Debe hablarse de los planes chilenos en torno a la captura del "*Huáscar*". El primer plan se estudia en Mejillones el 1 de octubre a las ocho de la mañana a bordo del "*Blanco Encalada*". En este consejo de guerra se acordó el zarpe de la escuadra a la una de la madrugada del 2 de octubre para atacar Arica. Los buques navegaron muy alejados de tierra para intentar atacar con lanchas-torpedo de los blindados "*Cochrane*" y "*Blanco*", al *Huáscar*. El ataque con torpedos fracasó y no se efectuó el cañoneó tampoco, pues el *Huáscar* no estaba en Arica. En ese mismo instante el monitor se hallaba a más de 700 millas al sur según acaba de expresarse. Es interesante destacar que la escuadra chilena y la peruana se cruzaron en alta mar. Existe la versión de que el vigía de Mejillones vio a las siete y media de la mañana del 2 de octubre, que el *Huáscar* y la *Unión* pasaban al sur, aunque a gran distancia de la costa. No se le dio crédito.

El hecho es que el plan chileno del 1 de octubre es variado cuando, con certeza son detectados el *Huáscar* y la *Unión* en Coquimbo, lugar donde según se ha explicado capturaron una goleta. Esta información es transmitida a Santiago y Antofagasta.

Recapitulando, el 5 de octubre la escuadra chilena acaba de realizar un ataque infructuoso sobre Arica y los buques peruanos están en Tongoy.

Según versiones chilenas, el *Cochrane* después de Arica debió continuar en expedición al norte con la "*O'Higgins*, pero el resultado de Arica y las noticias del sur, exigieron un cambio de planes.

El secretario de guerra chileno Rafael Sotomayor Baeza concibe entonces una disposición de buques, que para efectos de simplicidad en este relato bautizaremos como la división: COL (*Cochrane*, *O'Higgins*, y *Loa*) y la división: BLANCOMA (*Blanco Encalada*, *Covadonga* y *Matías Cousiño*).

Virtualmente frente al yunque geográfico que conforma esta península quedarían patrullando las dos divisiones

chilenas. Al sur frente a Antofagasta la división BLANCOMA queda patrullando, el blindado *Blanco Encalada* tiene poca velocidad y se apostan los buques a seis millas de tierra.

Más al norte y a veinte millas con referencia a Mejillones se encuentra la división COL. La distancia a tierra es veinte millas, decisión que adopta el comandante del *Cochrane*, pues Sotomayor había planeado cincuenta millas.

Las operaciones

Así las cosas el *Huáscar* y la *Unión* arribaron a la media noche del martes 7 de octubre a la zona de Antofagasta. La *Unión* permanece en la boca de la bahía y el *Huáscar* explora en el interior sin hallar buques. El hecho extraña al comandante Grau quien sale de la bahía y reemprende viaje al norte con la corbeta. A las tres y cuarto de la mañana, prácticamente saliendo de Antofagasta los vigías de la división comandada por Galvarino Riveros, que era la primera y que para efectos didácticos hemos bautizado BLANCOMA, avistan los buques peruanos lo que se da recíprocamente casi saliendo el *Huáscar* de Antofagasta.

El comandante Grau tras reconocer las naves enemigas realiza una maniobra de evasión que no se le hace difícil, pues, sus buques son más veloces que los chilenos. El *Huáscar* y la *Unión* ponen proa sucesivamente al oeste y luego al norte hasta quedar libres en este rumbo. A popa del *Huáscar* seguirán navegando el *Blanco Encalada* y la *Covadonga*, no así el *Matías Cousiño* que ingresa a Antofagasta para noticiar los hechos.

La seguridad de que el enemigo había sido burlado es tal que el primer ingeniero del *Huáscar* Samuel Mac Mahon afirma en su parte que a las cinco y cuarenta de la mañana recibió orden del comandante Grau, para disminuir la velocidad, lo que hizo.

Una hipotética vista aérea de la situación en este instante nos indicaría algo así : el *Huáscar* con rumbo norte y la corbeta *Unión* al mismo rumbo, navegando por la aleta de babor del *Huáscar*, aunque alejada (detrás del monitor y a la izquierda de éste). Ambos buques llevan una velocidad de nueve nudos y medio aproximadamente. A popa de la *Unión* a unas seis millas de distancia navega el *Blanco Encalada* forzando máquinas aunque con poco resultado, pues, su velocidad es baja. Detrás del blindado viene muy lejos la *Covadonga*. A estribor (a la derecha) de todos los protagonistas está la costa boliviana y en primer plano la península que ya conocemos. Antofagasta y Punta Tetas han quedado atrás, al sur, y más al norte en poco menos de dos horas los buques alcanzarán la Punta de Angamos.

En estas circunstancias y siempre ateniéndonos a la hipotética vista aérea, van a irrumpir a la escena tres nuevos protagonistas...

El Combate de Angamos

La segunda división chilena a órdenes de Juan José Latorre, constituida por el *Cochrane*, la *O'Higgins* y el *Loa* aparecen por el noroeste y navegan en línea recta hacia la Punta de Angamos.

A las siete y cuarto de la mañana vigías

del *Huáscar*, la *Unión* y el *Cochrane* dan la voz de alarma, el blindado chileno es veloz en comparación al *Blanco Encalada* y navega - como ya sabemos - acompañado del *O'Higgins* y el *Loa*.

Grau, comandante del *Huáscar* y de su división, comprende lo crítico de la situación y sabe también que el *Cochrane*, acaba de salir de dique y tiene los fondos limpios, por consiguiente, su velocidad lo favorece respecto al *Huáscar*.

A bordo de la corbeta *Unión*, su comandante Nicolás Del Portal ordena aumentar velocidad, adelanta al *Huáscar* de izquierda a derecha y enfila hacia la Punta de Angamos.

Aurelio García y García como comandante de la división, embarcado en la *Unión* asiente o dispone la maniobra. Históricamente no se cruzan señales el *Huáscar* y la *Unión*.

La *Unión* fue buque conducido desde Francia (Saint Nazaire) al Callao, por el comandante Grau y a la gloria de Abtao el 7 de febrero de 1866 por el mismo brillante jefe que aquella mañana del 8 de octubre de 1879 debe despejar de su mente recuerdos queridos mientras ve alejarse la corbeta perseguida por dos buques chilenos. Efectivamente la *O'Higgins* y el *Loa* van en infructuoso seguimiento de la *Unión*.

El comando de la corbeta afrontaría durante la navegación un consejo de guerra solicitado por sus oficiales, quienes disienten de la decisión del comando, finalmente Nicolás del Portal y Aurelio García y García solucionan la diferencia de pareceres en la conclusión siguiente: sí las naves chilenas alcanzan a ponerse a tiro de la corbeta, entablarán combate.

Prácticamente dos horas navegan solos el *Cochrane* y el *Huáscar*, teniéndose los buques a la vista. Paulatinamente se acortará la distancia y a 3.000 metros uno de otro se romperán los fuegos. El *Huáscar* disparará el primero, sus proyectiles pasan por encima del *Cochrane* una segunda andanada del monitor hará blanco en el blindado chileno, una tercera también, esta última alarmaría sobremanera al comandante Latorre quién juzgó que el cañonazo había tenido efecto en la máquina principal, pues, despidió tremendo chorro de vapor en el instante del impacto. Cabe aquí detenernos unos instantes para revalorar la discutida calidad profesional de los artilleros del *Huáscar* y juzgar lo que este combate hubiera sido de contarse con los proyectiles perforantes que el comandante Grau, sin éxito, pidió siempre al gobierno.

El comandante Grau, sabe que las 1.130 toneladas del *Huáscar* nada tienen que hacer frente a las 3.560 toneladas del *Cochrane*. Sabe que los proyectiles del monitor no pueden penetrar la coraza de ese buque, blindaje que tiene doscientos veintiocho milímetros de espesor, el doble del *Huáscar*. La potencia de las máquinas y la doble hélice del "*Cochrane*" frente al monitor son clara ventaja que Latorre no desaprovechará. El *Cochrane*, diez años más moderno que el *Huáscar*, tiene seis cañones de 250 libras, sin limitaciones de tiro y el *Huáscar* ofende con sólo dos cañones de 300 libras.

A las nueve horas y cuarenta minutos de la mañana el *Cochrane* dispara a la distancia de dos mil metros. Una de sus

granadas estalla dentro de la torre de artillería (granada perforante) donde mata y hiere a doce hombres. Una y otra andanada hacen blanco en el monitor ocasionando problemas en el timón.

A las 9 horas y 50 minutos de la mañana un proyectil impacta en la torre del comandante Grau, lo mata y deja moribundo al teniente primero Diego Ferré. Entre tanto el blindado *Blanco Encalada* toma parte en la acción y con él la *Covadonga*.

Los oficiales que sucedieron al Almirante Grau murieron uno a uno en el comando de la nave. El monitor se agiganta y sus hombres no se rinden.

El *Huáscar*, que tenía rota la driza de cadena que sostenía el pabellón, no se rindió nunca.

El teniente primero Pedro Gárezon último comandante del monitor hizo notar esto al teniente Policarpo Toro al ser capturado el buque a las 10 horas y 55 minutos de la mañana. En ese momento el *Huáscar* tenía ya en sus sentinas 1 metro y 20 centímetros de agua y pudo hundirse en unos minutos más. La orden de abrir válvulas que ejecutó Samuel Mac Mahon fue dada por el teniente Gárezon y transmitida al ingeniero por el alférez Ricardo Herrera.

Al momento de su captura el *Huáscar* había sufrido sesenta bajas entre muertos y heridos. Cinco oficiales murieron en demanda del deber. A bordo del *Cochrane*, hubo un muero y nueve heridos. Cinco impactos directos de los proyectiles del *Huáscar* en el *Cochrane* e importantes estragos por el fuego de ametralladora desde la cofa del *Huáscar* fueron los daños por el lado chileno.

Las consecuencias del 8 de octubre

La guerra había empezado el 5 de abril de 1879. El 16 de mayo del mismo año, el *Huáscar* y la Escuadra Peruana se hicieron a la mar, con rumbo a Arica. En la noche del 20 de mayo zarparía el *Huáscar* con la *Independencia* al puerto de Iquique distante 110 millas de Arica. Allí el 21 de mayo tendría lugar el combate de Iquique donde el *Huáscar* a golpes de espolón hundió a la corbeta *Esmeralda* muriendo 145 chilenos y salvando el comandante Grau a 62 náufragos. Muchas otras heroicas acciones harían de Grau y el *Huáscar* un permanente himno de heroísmo y gloria nacional. Muerto Grau y los peruanos de Angamos, el *Huáscar* pierde vida.

El 28 de octubre de 1879, es decir veinte días después de la caída del *Huáscar* se inició desde Antofagasta la invasión del Perú.

Nosotros y Grau

Tales los hechos y las lecciones y la gloria. Tal la exigencia heredada por los hombres y mujeres del Perú. Ser dignos de nuestros héroes es antes que nada ser respetuosos de su memoria y evocarlos a través de nuestro modesto pero pleno esfuerzo. Así, siendo fuertes debemos engrandecer al Perú aunque los tiempos sean difíciles, pues, justamente en estas circunstancias es cuando nosotros debemos aportar más.

Tenemos una riquísima tradición fruto de una historia maravillosa.

Somos capaces de todo lo bueno que

podamos imaginar.

Los peruanos somos creadores. Los peruanos hicimos con nuestras manos palacios de piedra que hoy se erigen en las cumbres andinas. Miguel Grau, peruano, no nació rodeado de halagos, fue un niño muy pobre. No hizo sus estudios de colegio como los demás niños, no tuvo el cariño de la mamá, debió embarcarse a los 8 años de edad para poder subsistir y realizarse. Como cualquier pequeño tempranamente alejado de sus padres y hermanos tuvo tristezas hondas, debió haber llorado mucho en la intimidad de su camarote rodeado de gente extraña y ruda que lo supo comprender. Se sobrepuso a todo, luchó, aprendió, se agigantó y hoy su rostro y su nombre se confunden con los símbolos de la patria.

Es el peruano más notable en la historia del Perú, y como él siempre estuvo orgulloso de sus hijos, entonces tenemos razones especiales para saber que desde algún lugar, Miguel Grau, padre, amigo, ejemplo, navega idealmente con nosotros y fortalece nuestra fe en el destino del Perú.

Nueva visión de las FF.AA. en el desarrollo socio económico del Perú

Teniente Primero
Gregory Paredes Saavedra



Antecedentes

El punto de partida para la elaboración de este artículo tiene como origen la formulación de un Proyecto de Desarrollo en la frontera del Putumayo, que se inició a consecuencia de la convivencia con los pobladores por servicios prestados en la zona; lo cual permitió empaparse de la problemática existente, buscando alternativas de desarrollo amazónico fronterizo.

Asimismo, luego de efectuar un análisis de los antecedentes y objetivos del proyecto fronterizo, se apreció que en este proceso de desarrollo se visualizan acciones, las mismas que se encuentran en concordancia con la orientación dada por el presente gobierno, en cuanto a la labor que cumplirá el Sector Defensa, referente al desarrollo Nacional y la lucha contra la pobreza, y que no solo implicará combatir las amenazas, ni trabajar solamente respecto a los roles tradicionales de las instituciones castrenses, sino que también debe fomentarse la participación directa del personal a través de planes y programas de desarrollo socioeconómico, ya que son los mejores agentes del Estado Peruano en conocer la Realidad Nacional



Pueblo selvático fronterizo, alejado de los Servicios Sociales, de la Justicia y de las Oportunidades.

y tener un contacto permanente con las zonas excluidas del país.

Trascendencia actual

Los temas planteados en el proyecto fronterizo del Putumayo son de coyuntura actual y trascendencia militar, económica, social y política. Estos temas están basados en la teoría de que los conceptos de Defensa, Seguridad y Desarrollo deben estar estrechamente ligados para combatir las nuevas amenazas, no necesariamente militares, tales como son el narcotráfico, el terrorismo, la subversión, la pobreza, etc., y enlazados directamente a fin de superar la pobreza y extrema pobreza de nuestros pueblos; debiendo el gobierno afrontar la solución de estos problemas en forma integral con la intervención de todos los Sectores o gran parte de los Sectores Ministeriales.

Por otro lado, cabe mencionar el interés del Estado Peruano en trabajar por los pueblos de extrema pobreza; buscando y contemplando la Inclusión Social de los grupos desatendidos, necesaria también para mantener la estabilidad política; esta labor vista desde un enfoque económico, es vital para vencer la pobreza y poder competir en un mundo globalizado, en donde los gobiernos jugarán un papel muy importante tomando acciones para descubrir las capacidades productivas de su gente, incidiendo con mayor intensidad en aquellos que vienen siendo apartados de los servicios sociales, de la justicia y de las oportunidades; debiendo instruir,



El Gobierno Peruano ha manifestado su interés en trabajar por los más pobres del Perú.

capacitar y darles asistencia técnica para que estos pobladores formen parte activa de su propio desarrollo.

ALCANCES CONCEPTUALES

En los presentes alcances conceptuales se observará que existe total congruencia en los resultados de la conformación de un sistema económico o foco productivo (Proyecto Desarrollo Putumayo) con las funciones originalmente militares a cumplir; corroborando la afirmación de la necesidad del trabajo conjunto de Defensa, Seguridad y Desarrollo para la integración de los pueblos excluidos del país.

Siguiendo esta dirección, el Proyecto en una de sus aristas plantea una Nueva Visión doctrinaria en la participación de las FF.AA. en el desarrollo socioeconómico de las zonas de extrema pobreza del Perú; evaluando darles una preparación y un marco legal que les permita apoyar individual e intelectualmente en el desarrollo de las comunidades alejadas del territorio peruano.

Este proyecto se realizará a través de la exportación de peces ornamentales desde los pueblos del Putumayo hacia el continente asiático (China, Singapur, Malasia) y al mercado norteamericano.

BASES Y FUNDAMENTOS

- La pesca de peces ornamentales es desarrollada hoy en día por las comunidades del Putumayo.
- Las políticas internacionales luchan contra dos lacras sociales mundiales: el narcotráfico y el terrorismo, aspectos que proliferan en la cuenca del Putumayo.
- Este territorio es vulnerable ante la aplicación del Plan Colombia, puesto que las FARC se replegarán al sur de Colombia y posiblemente buscarán refugio en el Putumayo.
- Los caciques o jefes de los pueblos de frontera están al tanto de las decisiones del gobierno central, como una esperanza de salir de la extrema pobreza.
- Este trabajo sería bien visto por los EE. UU. y se fortalecería con el TLC.
- El proyecto podría ser incluido en el futuro plan Putumayo a ser desarrollado por el Ministerio de Defensa y en la agenda gubernamental, con el fin de tratar temas de cómo combatir el narcotráfico y el terrorismo en la zona.
- El rubro laboral en la zona de frontera es sinónimo de explotación de los pescadores artesanales peruanos, así como pérdida de divisas, puesto que la exportación se hace por Colombia.
- El trabajo de exportación es legal y permitido por las instituciones gubernamentales, como lo son:

Produce, Inade, etc., y tiene más de 40 años, solo que nadie se ha preocupado hasta el momento de buscar un ordenamiento laboral y normativo favorable para los pueblos.

- En la actualidad nuestras FF.AA. cumplen su misión de acuerdo a un dispositivo legal, composición de sus elementos y fuerza bélica en el territorio Nacional; careciendo de una preparación académica en términos de desarrollo socio-económico, así como también de directivas, normas legales e implementos que permitan y respalden la participación activa de sus miembros a favor del desarrollo de los pueblos recónditos del país donde mantengan presencia.
- Considerar que los temas de Defensa, Seguridad y Desarrollo deben estar ligados muy estrechamente para superar la pobreza y extrema pobreza de nuestros pueblos.
- La falta de presencia del gobierno en esa zona de frontera origina un atraso constante en las poblaciones y que no existan trabajos legales, siendo considerada una de las zonas más pobres del país.
- Los colombianos invaden nuestro territorio explotando a nuestros compatriotas y los recursos naturales hidrobiológicos de la selva peruana, generando divisas al país vecino.
- Las poblaciones ribereñas del río Putumayo pueden ser influidas por elementos de las FARC y del narcotráfico, estos últimos vienen asentándose en la zona; de seguir esta situación, en un futuro no muy lejano la frontera del Putumayo se convertiría en un fuerte frente narco-terrorista.
- Esta actividad de pesca ornamental es legal y permitida; por la lejanía de la zona, no tiene un control adecuado de conservación de los recursos naturales, necesitando estas poblaciones cursos de capacitación y asistencia técnica en



Los efectivos militares llegan a los sitios más olvidados del país y son los mejores agentes del Estado en conocer la Realidad Nacional.

cuanto al manejo de las especies a fin de evitar la depredación de los recursos naturales.
- La exportación de peces ornamentales al continente asiático es una actividad económica creciente a nivel internacional.
- Aprovechar la ascendencia, la organización y la predisposición motivadas por las FF.AA., entre los pueblos del Putumayo para participar en la solución de los problemas que los afecta directamente.
- A consecuencia del servicio, la convivencia social y en razón de las acciones e iniciativas personales en beneficio de las poblaciones de frontera, el gestor del proyecto se ganó el liderazgo y manejo de personal con los pueblos del Putumayo representados por sus caciques.
- Todo este aporte intelectual al servicio del país se ha realizado como consecuencia de un trabajo de campo, relaciones intersociales e inter laborales con los pueblos fronterizos, los cuales nos permiten conocer la realidad y encontrar soluciones viables, pioneras e inmediatas a esta dramática situación, asumiendo un liderazgo moral que nos incentiva a seguir luchando por nuestros compatriotas.

Objetivos

Con el impulso multisectorial en el Proyecto Desarrollo Frontera Putumayo – Perú, y la participación directa del Estado se logrará cumplir con los siguientes objetivos nacionales:

- Contribuir al desarrollo socioeconómico de los pueblos de frontera (Defensa).
- Defensa de los intereses del Estado (Defensa).
- Defensa territorial y resguardo de nuestras fronteras, ejerciendo Soberanía e Integración Nacional (Defensa).
- Asegurar la presencia de las FF.AA. en zonas de frontera y de extrema pobreza, colaborando con el desarrollo de proyectos basados en focos productivos en zonas viables de ejecución (Defensa).
- Participar en la conservación de los recursos naturales y del medio ambiente (Defensa).
- Identidad Nacional (Defensa).
- Conciencia Nacional (Defensa).
- Trabajos alternativos al cultivo de la hoja de coca (Defensa).
- Reducción de la explotación de la flora y fauna en forma ilegal (Defensa).
- Reducción de la deforestación (Defensa).
- Articular comercialmente a las comunidades indígenas del Putumayo con el continente asiático (China, Singapur, Malasia, Japón, etc.) además de los EE.UU.
- Iniciar el trabajo con los pueblos del Bajo Putumayo y luego expandirse en toda la frontera.
- Fronteras vivas a través de colonizaciones evangélicas.
- Reformar y ampliar el concepto funcional de los miembros de las FF.AA. en cuanto a su

participación directa en el desarrollo socioeconómico del país.
- El proyecto no solo es laboral, y de desarrollo social sino, como se aprecia, es de multipropósito.

Efectos positivos

Contemplando que el Proyecto Desarrollo Frontera Putumayo- Perú viene siendo promovido e impulsado por un miembro de las FF.AA. y mediante la difusión nacional, se persiguen los siguientes efectos positivos:
- Demostrar ante la opinión pública que los miembros de las FF.AA. no solo están preparados para la guerra y que en tiempo de paz no son una carga para el Estado, sino que son



Poblaciones excluidas de la Patria; por las cuales se tendrá que emprender una gran cruzada para su desarrollo, difícil pero no imposible.

una herramienta necesaria para afrontar los futuros retos a favor del Desarrollo Nacional y la lucha contra la pobreza.
- Los miembros de las FF.AA. se sentirán respaldados por el Estado Peruano al proponer y canalizar temas y proyectos de desarrollo en los lugares recónditos a donde lleguen a cumplir con su servicio.
- Considerando esta iniciativa como proyecto piloto, demostrar y motivar sicológicamente a los integrantes de las FF.AA. de que la posibilidad de desarrollar y formular planteamientos de desarrollo que contribuyan directamente al engrandecimiento del país es posible y, como muestra de esto, se iniciará la cristalización de un proyecto cuyo gestor principal es un miembro castrense.
- De acuerdo al Art. 168° de la Constitución Política del Perú, que norma la preparación académica de los integrantes castrenses, evaluar la ampliación de dicho contexto, incidiendo la preparación en materias intelectuales orientadas al desarrollo socioeconómico.
- De acuerdo al Art. 171° de la Constitución Política del Perú, referente a que los miembros de las FF.AA. contribuirán al desarrollo económico y social del país, evaluar normas y directivas donde se asignen directamente a los miembros de las FF.AA. funciones específicas que demanden la presentación de estudios y planes de desarrollo en las zonas lejanas donde mantengan presencia; de esta manera se trabajará en apoyo al proceso de Descentralización e Inclusión Social de los pueblos de pobreza y extrema pobreza del país, a los que ellos tengan acceso, logrando un

enlace socioeconómico productivo entre el gobierno y las sociedades que viven en pobreza en el Perú, asi como también se promoverá un mejor acercamiento entre las Fuerzas Militares con los pueblos marginados; realizar esta labor como funcionario polifuncional, sería extender un brazo de unión al Estado Peruano con las comunidades excluidas del país.

Reforma del estado en el sector defensa

Las políticas actuales y las reformas dadas por el Supremo Gobierno en cuanto al sector Defensa se basan en tres líneas maestras; las cuales han sido señaladas en distintos medios ante la opinión pública por el señor Presidente de la República, Dr. Alan García P., el señor ex-ministro de Defensa Dr. Allan Wagner T., y el señor ex-Presidente de la Comisión de Defensa del Congreso, congresista Luis Gonzales Posada.

- FF.AA. operativas y disuasivas preparadas para la Defensa y la Pacificación Nacional.
- FF.AA. comprometidas directamente con el desarrollo socioeconómico del país y en la lucha contra la pobreza, puesto que son los mejores agentes del Estado en conocer la Realidad Nacional.
- FF.AA. productivas y capaces, en adición a sus funciones, de trabajar en planes, proyectos y programas de desarrollo sostenible que contribuyan al desarrollo socioeconómico del País.



Ex-Ministro de Defensa Dr. Allan Wagner Tizón, Presidente de la República Dr. Alan García Perez, Ex-Presidente de la Comisión de Defensa Dr. Luis Gonzáles Posada.

Reforma académica en la preparación militar

Tratar que el personal de las FF.AA. se involucre en la participación directa del desarrollo socioeconómico del país, debe ser un tema prioritario tal como el Presidente García como estadista así lo señala y la Constitución, las leyes y los reglamentos de cada instituto armado así lo estipulan y lo enmarcan como uno de sus deberes fundamentales. Debemos buscar que ese mandato constitucional extendiéndolo literalmente a los pueblos excluidos del país, no sea letra muerta, o se desarrolle rutinariamente sin tener indicadores de gestión que certifiquen una efectividad y apoyo eficiente del personal militar en cuanto al desarrollo económico y social; esto se logrará a través de una reconceptualización de dichos términos basada en una reforma doctrinaria y académica en los integrantes militares, consiguiendo operativizar tal obligación,



Jefe Supremo de las FF.AA. y PNP. Acompañado por los Altos Mandos.

cambiando el esquema estático en que hoy se desenvuelven, por un esquema dinámico; convirtiéndola en un factor importante y determinante en la superación de la pobreza de las comunidades más olvidadas del país; sin que esto signifique descuidar la función y preparación militar de sus efectivos.

Por tal motivo, como un apendice más a considerar dentro de la reforma del sector defensa, se podría reforzar este punto en el aspecto de formación académica de los miembros de las FF.AA. Teniendo en cuenta que la Constitución Política del Perú estipula que las FF.AA. contribuirán al desarrollo económico y social del país, es necesario incentivar la acción de sus miembros para cumplir con ese noble deber a favor del desarrollo Nacional; esto permitirá descubrir la capacidad emprendedora y ayudará a una transformación ideológica participativa de muchos integrantes militares respecto al tema; aportando desarrollo y sumando un grano de arena en beneficio de los más pobres y por ende de nuestro querido Perú, en ese sentido debemos interiorizar proactivamente la siguiente frase: "Toda idea nueva importante, suena rara al principio, luego se le teme a esa idea por temor a lo desconocido, pero el miedo a saber, es en el fondo un miedo a hacer las cosas, porque todo conocimiento nuevo entraña una nueva resposabilidad".

¿Cómo plantear esta reforma?

Antes de responder la pregunta, manifestaremos que gran parte de las poblaciones de pobreza y extrema pobreza del país conviven socialmente con el personal militar de menor rango y rango medio que llegan a esas zonas por razones laborales y cuyas edades fluctúan entre los 22 y 37 años, siendo este personal el grueso del efectivo en el ámbito nacional (aproximadamente 70%): es allí donde debemos trabajar. Tenemos un potencial humano intelectual que llega a los sitios más recónditos de la Patria como ningún otro funcionario público, eso es lo que necesitamos aprovechar, prepararlos académicamente a fin de tener una base que le sirva para un visionamiento de desarrollo de los territorios más pobres del Perú e incidiendo en una formación de conciencia, cultivando una nueva doctrina y modo de pensar en el personal, brindándoles una oportunidad de desenvolverse en un campo nuevo relacionado a sus funciones, colaborando con el Estado Peruano en proyectos de materia socioeconómica. Esto en la práctica representará una de las verdaderas reformas positivas del Sector Defensa; en los últimos

tiempos siempre se habla de reforma de las FF.AA., pero ningún gobierno consideró lo más importante que posee individualmente cada miembro militar, que es la mente y la inteligencia; todo esto en forma conjunta y de la mano con el cambio de actitud del personal, ayudará a cumplir con los objetivos nacionales de acuerdo con los planteamientos que se consideren.

Es por esta razón que debemos hacer mención a la forma como las FF.AA. disponen de una preparación académica profesional en el campo militar para todos sus miembros; esta labor la realiza con la finalidad de cumplir con el deber de asegurar la Defensa Nacional organizando, equipando, preparando y manteniendo sus fuerzas en su máximo potencial combativo. Asimismo, en las instituciones existen especialidades no militares que sirven de apoyo a la gestión castrense, como por ejemplo arquitectos, abogados, médicos, comunicadores sociales, ingenieros de sistemas, ingenieros mecánicos, administradores, contadores, etc., con el grado militar que les corresponde.

En estos tiempos, en el mundo globalizado en que vivimos, considerando la situación en el Perú, la colaboración hemisférica para el desarrollo y el aspecto geopolítico del continente latinoamericano; la guerra que hoy disputan estos países es una guerra económica y contra amenazas no militares, enfrentando a otro tipo de enemigos como lo son: pobreza, narcotráfico, subversión, terrorismo, depredación de los recursos naturales y del medio ambiente, etc. Los mismos que son originados bajo un trasfondo de distintas características, como necesidades sociales, económicas y políticas, e implican que superarlas en adición a la acción militar, debe proyectarse la solución de estos problemas de una forma principalmente de desarrollo social y económico.

Partiendo desde el punto de vista que las FF.AA. son un soporte fundamental del Estado en materia de desarrollo socioeconómico de la Nación y que esta obligación le es exigida a través de la Constitución Política del Perú sin descuidar la Misión Castrense a la que se deben; sin embargo los miembros que mantienen presencia en las zonas alejadas del territorio peruano donde predominan las amenazas sociales anteriormente mencionadas, en forma incongruente con lo que sucede en la parte militar, no reciben ninguna instrucción en cuanto a cursos y especialidades dirigidas al desarrollo socioeconómico, cuando ellos podrían ser los llamados a contribuir en primera instancia, a la solución de dichos problemas, ya que tienen un mayor contacto con las poblaciones más pobres del país y son los mejores agentes del Estado Peruano en conocer la realidad nacional; solamente se ven estas preparaciones académicas en los oficiales de alto rango que por sus grados y como está organizado el sistema, la instrucción recibida la aplicarán en forma teórica, ya que en su mayoría no cumplirán servicio en los sitios más alejados del territorio peruano, y no desarrollarán un


Instrucción Académica de los Alumnos en aulas.

trabajo de campo (punto neurálgico de la problemática que debemos atacar).

Bajo estos enunciados, y en razón de la forma como se originó la formulación del "Proyecto Desarrollo Frontera Putumayo-Perú" y el estudio denominado "Nueva Visión de las FF. AA. en el Desarrollo Socio Económico del Perú", me permití plantear una reforma doctrinaria y de concepto funcional, ejecutable en el sector defensa que tuvo una evaluación positiva con documentos sustentatorios por parte de los Institutos Armados y del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas; esta reforma partiría inicialmente de una reestructuración de la formación académica que reciben todos los miembros de las FF.AA. en sus respectivos centros de instrucción, concientizándolos en el nuevo rol que cumplirán en forma activa en provecho del desarrollo socio-económico del Perú, utilizando como base lo siguiente:

- Incluir en el Currículo de los Centros de Formación Académicos cursos referentes al Desarrollo Socio-Económico, a fin de ampliar los conocimientos profesionales del personal castrense, con el propósito que tengan una visión de desarrollo sobre la realidad socio-económica de las zonas de pobreza y extrema pobreza que les toque conocer en el país.
- Crear una especialidad en cuanto a desarrollo socioeconómico.
- Dar directivas institucionales con la finalidad de normar y respaldar la participación directa de sus miembros en proyectos de desarrollo socioeconómico.
- Dar exposiciones, como parte de las operaciones sicológicas de reforma, en todos los centros académicos y de especialización de las Fuerzas Armadas sobre el proyecto en mención, a fin de sensibilizar socialmente al personal y dar muestra de la importancia, compromiso, necesidad y capacidad que tienen los miembros del Sector Defensa en colaborar y desarrollar temas que son de Interés Nacional.

En adición, podría implementarse dentro del Alto Mando en cada una de las tres Fuerzas Armadas un área o departamento netamente dedicado a la evaluación de planes y programas de desarrollo socioeconómico, a fin de gestionar, canalizar y viabilizar al más alto nivel con los organismos técnicos encargados y responsables, futuros proyectos que sean presentados por los miembros de su Institución, que estuvieron cumpliendo servicios en zonas donde no exista presencia efectiva del gobierno; ya que la pobreza debe ser combatida desde arriba hacia abajo y no al revés, puesto que la burocracia existente desinfla cualquier posibilidad

de arribar a buen puerto temas positivos que se puedan desarrollar.

Además, debe promoverse la interacción, la suma de sinergias interinstitucionales y firma de convenios intersectoriales, entre los organismos gubernamentales encargados del desarrollo social con el Sector Defensa, con la finalidad de lograr una verdadera productividad de desarrollo económico, social y sostenible en los lugares más pobres del Perú.

Todos los alcances anteriormente mencionados pueden extenderse en forma paralela a las doctrinas de la Policia Nacional del Perú, a fin de tener una mayor cobertura y un mayor impacto social, utilizando una gran cantidad de efectivos comprometidos con la causa que se busca a favor del Desarrollo Nacional.

Análisis costo-beneficio

El valor monetario para la ejecución de la presente iniciativa de Reforma, deberá ser evaluada por el Sector Defensa y de ser posible por el Sector Interior, respecto a la reestructuración en los programas académicos de los institutos de su sector; ya que las exigencias de esta tarea innovadora conducidas a enfrentar las nuevas amenazas, implicarán una actualización y adecuación del perfil profesional en sus miembros; orientándolos académicamente en adición a su preparación militar, al desarrollo socio-económico de las zonas pobres de la Patria, teniendo en cuenta que la instrucción que se necesita dar al personal referente al desarrollo socio económico deberá ser básica y como complemento de los estudios ya dispuestos, pero que a la vez, les permita tener una mejor apreciación de la realidad nacional y puedan colaborar tangiblemente con el Estado peruano en cuanto a proyectos de desarrollo en los poblados de pobreza y extrema pobreza que les toque conocer en el país.

El costo de la norma, que originará reformar educativamente la preparación profesional militar y además ampliará los conocimientos académicos de los efectivos castrenses dirigidos a buscar mayor eficiencia y mejor cumplimiento de su función de contribuir al desarrollo social y económico del país, será de muchísimo menor valor, comparado con los beneficios que se conseguirán para el Perú, por intermedio de la participación activa de la FF. AA. y la PNP en la lucha contra la pobreza, que en mensaje directo y altruista a todos los peruanos interpreto como la lucha por explotar nuestra riqueza; sabiendo que nuestro país es un país rico con una diversidad cultural y geográfica que es envidia de muchos paises en el mundo.

Para terminar este artículo, a modo de reflexión quiero hacer un recordáris de los países que superaron el flagelo de la pobreza, y manifestar que en ellos encontramos un común denominador: Solidaridad y trabajo entre sus habitantes; todos han salido adelante por el esfuerzo personal de su gente, pero también por su disposición a trabajar

por el bien común; si mejoramos día a día como personas y en conjunto como sociedad, si la mayoría de gente deja de lado sus miopes intereses personales, impulsando los Intereses Nacionales; y si cada uno de nosotros da lo mejor de sí en el lugar donde lo puso la vida, nuestro país será diferente.



Alumnos militares recibiendo preparación profesional.

La Unidad Básica de Análisis: un enfoque actualizado

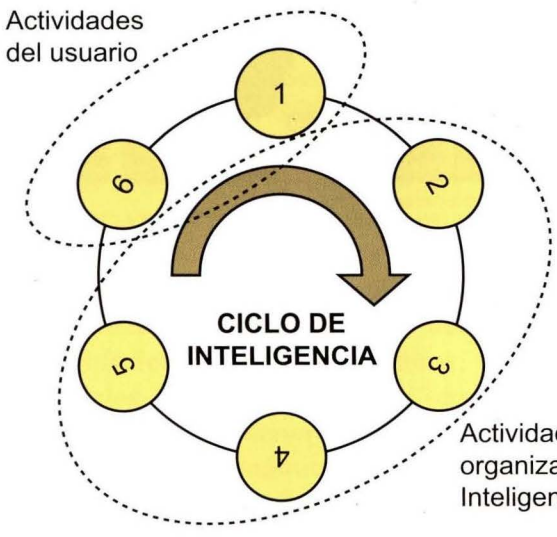
Capitán de Fragata (r)
Luis Antonio Ríos Rodríguez

Introducción

Hace diez años, en 1997 para ser precisos, la *Revista de Marina* (Año 90 N° 03) publicó un articulo que presenté titulado, "La Unidad Básica de Análisis: Un aporte a la organización del trabajo de Inteligencia" este artículo sintetiza las enseñanzas de una larga experiencia laboral en la Dirección de Inteligencia de la Marina, dependencia de la que guardo gratos recuerdos y en la que -por la compleja coyuntura nacional de entonces y porque mi vocación lo demandaba- pasé la mayor parte de mi carrera naval.

El artículo pretendía exponer un modelo tipo para la organización de la producción de Inteligencia, específicamente útil para las fases 3 y 4 del ciclo de Inteligencia.

El artículo presente pretende actualizar las ideas en torno del modelo tipo desarrollado años atrás, recortando alguna información redundante, aportando algunas precisiones y ampliaciones que creo convenientes luego de 9 años más en la institución, la empresa privada y otros organismos públicos.



1 Orientación inicial del usuario.
2 Colección de información.
3 Análisis de información.
4 Producción de Inteligencia.
5 Diseminación de la producción.
6 Retroalimentación del usuario.

Ideas iniciales

El elemento principal que nutre y recorre todo el "Ciclo de Inteligencia" es la información base de la Inteligencia. Sin embargo, para que este vital elemento sea útil en la toma de decisiones y el planeamiento es necesario procesarla adecuada y oportunamente, lo que demanda un trabajo metódico, una adecuada organización y un excelente personal.

La producción de Inteligencia es compleja y muestra su resultado en diversas formas y enfoques, puede ser táctica o estratégica, así como predictiva, básica o actual; por otro lado, puede presentarse de diferentes formas audiovisuales, aunque lo más usual es en forma escrita.

Veremos que la información útil para la producción de Inteligencia Estratégica (IE) es, en su gran mayoría, de fuente abierta, aunque es importante decirlo, no debe ser producida solo de fuente abierta, ya que la información cerrada aunque en pequeña cantidad eleva en forma importante la credibilidad y calidad del resultado, por otro lado permite confirmar la fuente abierta utilizada. La información abierta se obtiene en conferencias, publicaciones, directorios, guías de diverso tipo, estudios estadísticos, mapas, en universidades, las ONG, bibliotecas públicas, centros de información, organismos públicos, en la vía pública misma, Internet, etc.; por tal motivo su obtención no implicará riesgos temibles, sin embargo en este caso dado su volumen, será otro el reto ya que será imprescindible contar con una excelente organización, amplio conocimiento del tema tratado, constancia y, sobre todo, metodología de trabajo.

Con el siguiente ejemplo podremos notar cuál es la importancia de poder contrastar la información abierta con la cerrada y viceversa. Durante los años 70 con la Guerra Fría en su apogeo, el análisis del poder misilístico nuclear soviético era un tema estratégico de primer orden en los Estados Unidos; en uno de los desfiles por el aniversario de la revolución de Octubre en Moscú, se observó nuevos modelos de misiles transportados por camiones y por ende de gran movilidad y difíciles de ubicar -similares a lo que hoy conocemos como misil SCUT-; claro, fueron fotografiados a más no poder e informado el hecho a Washington. Años después, tras la caída del muro de Berlín, se especuló acerca de este hecho, como una de las campañas de desinformación más importantes para variar la apreciación estratégica del gobierno norteamericano respecto a la supremacía del poder nuclear con base en tierra versus el poder nuclear naval, el objetivo principal era enmascarar la verdadera importancia de la fuerza nuclear naval restándole importancia comparativa con las instaladas en tierra. Este caso muestra cómo la información abierta requiere de una confirmación de información cerrada para evitar conclusiones falsas y los consecuentes errores en el planeamiento estratégico de la defensa.

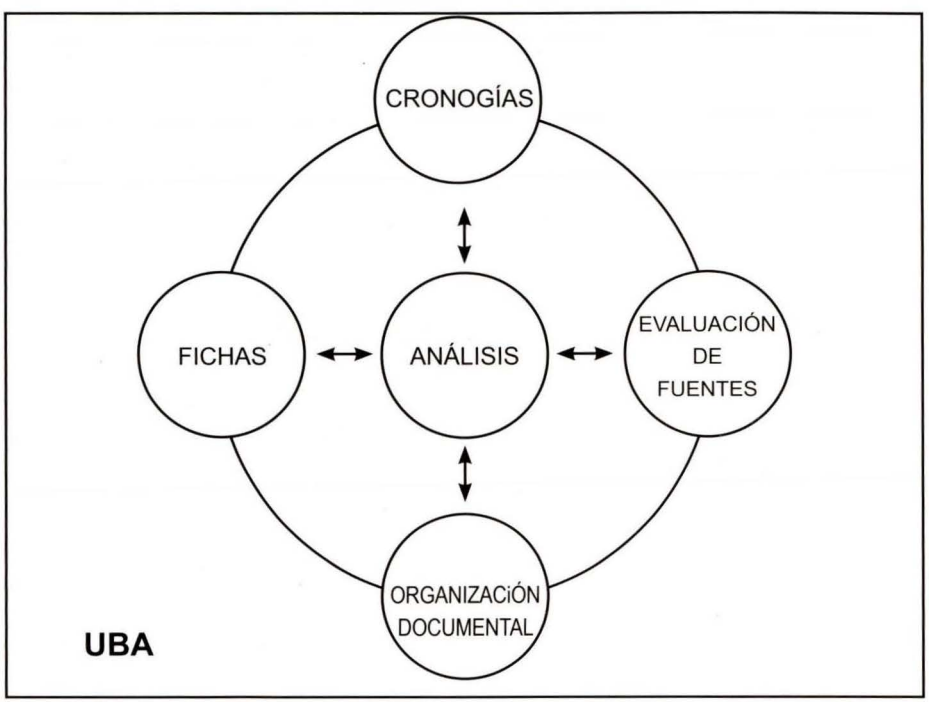
El caso de la inteligencia táctica muestra algunas diferencias, lo normal es que una operación que requiere inteligencia táctica ocupe una ventana temporal mucho menor que una de tipo estratégico, por ende mantener una elevada

velocidad en el flujo de informaciones es muy importante para el desarrollo de las operaciones tácticas; por otro lado, el escenario involucrado es generalmente menor que uno de tipo estratégico, por ende el detalle de la información requerida en una operación táctica es mayor. En síntesis, en una operación táctica se necesita un flujo más rápido y un detalle mayor en la información e inteligencia que se consume; estas características hacen que el tipo y frecuencia de la información requerida no este disponible en forma abierta o pública, por lo general, debe ser colectada por elementos propios desplegados en el área de operaciones. Las fuentes de información de tipo táctico son diferentes a las empleadas en la producción de Inteligencia Estratégica, pero la metodología de trabajo para la producción de información e Inteligencia no variará entre una y otra.

De estas ideas fundamentales parte la necesidad de plantear un modelo tipo que permita organizar rápida, práctica y eficazmente el análisis y producción de Inteligencia.

La Unidad Básica de Análisis

Una vez anotado que la metodología de análisis y producción de Inteligencia no varía si el producto es de tipo táctico o estratégico, pasaremos a plantear un modelo tipo para la organización del trabajo de análisis y producción de Inteligencia,



modelo al que llamaremos Unidad Básica de Análisis (UBA).

La idea fundamental es que existen cinco tareas necesarias para poder producir información e Inteligencia útil al comando o a los tomadores de decisiones. Las tareas son: Actualización de cronologías, producción de fichas, evaluación de fuentes, organización documental, análisis.

La cantidad de personal asignado es variable, dado que podría asignarse más de un rol a una sola persona o, inversamente asignar más de una persona a un solo rol, dependiendo únicamente de la realidad existente y de las necesidad del Comando.

Un tema relacionado muy importante, que depende del Comando y del responsable de la producción de Inteligencia, es definir los temas de estudio de cada una de las UBA a su cargo, ya que no hacerlo implica navegar sin rumbo definido en la producción de Inteligencia. Algunos ejemplos, en el nivel estratégico estatal el tema de la falta de delimitación en nuestra frontera marítima demanda la organización de una o varias UBA que estudien el tema y sus derivaciones; en otro caso, el M2 de una fuerza de submarinos, podrá organizar una UBA que trabaje el tema de las corrientes y temperaturas marinas en los teatros de operaciones asignados en caso de conflicto; otra UBA podría estudiar el estado de alistamiento de las unidades de países potencialmente enemigos o adversarios. Por otro lado, una fuerza aeronaval podrá organizar una unidad que trabaje el tema de las capacidades de detección y cobertura de los potenciales enemigos, y otra, estudiar las posibles y probables zonas de operaciones de la escuadra.

Vista la aplicación práctica del modelo en términos generales, pasaré a describir cada uno de los roles planteados dentro de la UBA y la razón de su necesidad; **la actualización de cronologías**, significa llevar ordenada y metódicamente un registro de todos los hechos relacionados con el tema de interés de la UBA, obviamente este registro es de necesidad cotidiana del analista que requiere actualizar permanente su conocimiento de la situación. Una cronología debe estar correctamente redactada, en este sentido el modelo de redacción periodística es muy adecuado, debe quedar registrado el hecho en sí (qué y cómo ocurrió), el lugar, la fecha y la hora, las personas y organizaciones involucradas y los motivos que generaron el hecho en caso de conocerse; también debe anotarse la referencia de la fuente que proporcionó esta información y los datos de la persona que registró la cronología.

Hoy en pleno siglo XXI el registro debe hacerse en una base de datos, guardando siempre un *backup* de respaldo y las medidas de seguridad para evitar *hackers* u otras posibles fugas de información. Lo fundamental es saber que el registro de las informaciones se hace para poder encontrarla de manera rápida y oportuna cuando se necesite para el análisis, no para almacenarla como un archivo inerte y estéril; la base de datos que se cree será un ambiente muy dinámico entre la carga de datos y los reportes requeridos para el análisis; debe existir la posibilidad de tener reportes específicos usando índices de

búsqueda distintos, por ejemplo, obtener los hechos relacionados con una persona, o un lugar o con un período de tiempo, o las combinaciones de estos mediante lógica booleana. La clave es que la cronología se registra para luego ser consultada por el analista, para investigar no solo para guardarla.

La producción de fichas. Todos los hechos están relacionados con actores, sean estas personas, organizaciones o instituciones, por lo tanto es necesario tener fichas personales y organizacionales de todos los actores que se relacionen con el tema de estudio de la UBA; es muy importante el diseño de este registro, es decir, cuáles serán los campos existentes en cada uno de los registros de fichas.

No es lo mismo tener una cronología de todos los hechos relacionados con una organización, que una ficha de esa organización, en una ficha podemos presentar la información en forma sintética, consignar referencias históricas, detalles o conclusiones que no son una simple relación de hechos; una ficha sirve para sintetizar y presentar integralmente un perfil, este producto adquiere para el analista características de utilidad mayor que una cronología. Igualmente debe hacerse una base de datos con los respaldos y medidas de seguridad adecuados; y con formas simples de acceso a las fichas mediante nombre de personas, alias, nombre de organizaciones o instituciones, siglas, etc.

La evaluación de fuentes es un tema algo más complejo, primero es conveniente respondernos ¿porque es necesario hacer una evaluación de las fuentes?, la idea fundamental es que es necesario para darle calidad al producto final, está relacionado con el objetivo de ser eficaz. En la medida que nuestro producto este confirmado o no, sea coherente con el entorno general o compatible con otras informaciones de Inteligencia podremos darle mayor o menor eficacia a nuestra producción. Este tema puede generar ciertas fricciones con los encargados de la etapa de colección, ya que solo ellos conocen realmente a las fuentes que manejan y son ellos los que llevan un registro de cada una de ellas, los analistas solo conocen el código de evaluación que colección asigna a la fuente y a su información. Sin embargo es en las etapas de análisis y producción donde se puede observar realmente el valor o no de una fuente, es ahí donde se ve si la fuente es útil o no lo es, para aclarar el tema e intentando limar posibles ficciones entre la colección y el análisis, diremos que realmente se trata de evaluar el valor de las informaciones que proporcionan las fuentes y sobre la base del valor de las informaciones, conocer si lo que dice una fuente es útil y veras o no lo es, no evaluamos a la fuente en si misma sino lo que ella dice.

Debemos tener un archivo de cada una de las fuentes que alimentan la UBA, y en ellos un registro de las informaciones proporcionadas con el respectivo comentario sobre su veracidad, su oportunidad, su claridad, u otros detalles que el evaluador considere de interés; para poder hacer los comentarios es necesario que el evaluador investigue en los archivos y en la fuente abierta y cerrada para poder comparar y evaluar. El objetivo final de evaluar una fuente, es conocer por temas

en que porcentaje la información que nos provee una fuente es veraz o no lo es, de tal forma que el analista pueda formase un juicio más próximo a la realidad y que sus conclusiones sean más sólidas.

La organización documental está referida a organizar la información de tal manera que sea rápidamente encontrada cuando se requiera para el análisis; la mejor comparación que podemos hacer es con una biblioteca que almacena muchos libros y rápidamente los pone a disposición de los usuarios, en el caso de la UBA se trata de documentos en lugar de libros. La idea parece simple pero no lo es tanto, se requiere al igual que en una biblioteca, desarrollar diversas herramientas para poder trabajar eficientemente con grandes volúmenes de documentos, tomemos en cuenta que los soportes que contienen la información pueden ser de diferente tipo, un documento escrito (mensaje naval, nota de información, u otros), una grabación de audio, un video, un archivo de computadora, una imagen, un mapa, un diagrama dibujado, etc. Cada uno de ellos es un objeto físico que solo puede estar en un lugar a la vez, pero su contenido temático puede ser de interés diverso, incluso de interés para varias UBA el problema entonces es como lo registramos y donde almacenamos el documento, de tal forma que todos los que lo necesiten lo encuentren oportunamente.

El lector notará que hay mucha relación entre las bases de datos de cronologías, fichas y la de control documental, efectivamente existe ya que toda la información base de las cronologías y fichas parte de un documento que deberá ser registrado y clasificado para su explotación oportuna, en este sentido el uso de bases de datos relacionales es muy útil.

Por otro lado, para este trabajo será necesario desarrollar herramientas, un esquema de clasificación documental, que nos brinde un código de ubicación, una base de datos, una o varias listas de lenguaje controlado para describir temas y sub-temas; además será útil formar un comité que mantenga actualizadas las listas de lenguaje controlado, este lenguaje debe ser similar al que empleen los cronólogos y fichadores, ya que sin él será muy difícil encontrar información útil dentro de la base de datos.

Por último el encargado de la organización documental será también el responsable directo de la seguridad física de los documentos y de la aplicación de los diversos sistemas de evacuación y destrucción de emergencia.

El análisis de información. En este rol se sintetiza la idea de la producción de información e Inteligencia, es aquí donde se desarrolla el análisis propiamente dicho, que es un proceso cognoscitivo en el que se desagregan los datos o informaciones, se encuentra los vínculos entre ellos y se ensambla o integra las nuevas ideas y conclusiones, el producto final se plasma en un documento de Inteligencia que puede ser de diverso tipo, entre ellos esta la Nota de Información, Nota de Inteligencia, Apreciación de Inteligencia, Resumen de Inteligencia; así mismo el analista es quien deberá preparar informes de situación o "estados del arte" sobre su tema de análisis.

Queda claro que este trabajo requiere de preparación previa y entrenamiento, ya que el conocimiento necesario para producir inteligencia útil no se aprende de la noche a la mañana, es un proceso que demanda cualidades personales y permanencia en el puesto para lograr calidad del producto.

El analista de información es el usuario principal de las cronologías, las fichas, la evaluación de fuentes y de la organización documental, es como si lo otros integrantes de la UBA trabajaran para que el analista tenga la materia prima adecuada para su trabajo.

Por otro lado el analista debe también preocuparse de incrementar su conocimientos sobre los temas que estudia participando por cuenta de la institución de Inteligencia en eventos relacionados como por ejemplo conferencias, mesas de discusión, entrevistas con actores clave, visitas a las zonas de interés, participación en eventos públicos de las organizaciones de interés, etc. Su trabajo pese a desarrollarse principalmente en un oficina no es para nada burocrático, por el contrario debe ser muy dinámico y pro-activo, deberá leer diariamente todo el material relacionado con sus temas de interés, detectar variaciones que demanden búsquedas de información o redacción de documentos, deberá estar con los cinco sentidos en tensión y generar - él ya que es la primera línea en la detección de amenazas y no sus jefes - las alertas y predicciones oportunas para el logro de las taras asignadas.

Datos importantes para mejorar la producción

La primera idea importantes es que la UBA trabaja en equipo, no son cinco o más individualidades, la calidad de la producción en resultado del trabajo de todos y todos están aprendiendo algo nuevo cada día, por eso es imprescindible al comienzo y al final del día realizar reuniones de coordinación entre todos los integrantes de la UBA, un comentario adecuado, una observación de un elemento de la UBA puede ser muy importante para un mejor análisis, a su ves el analista puede enseñar en base a su experiencia y trabajo cotidiano las claves de un buen análisis.

Otro tema clave es contar con adecuadas herramientas para organizar la información, en este sentido para poder diseñar una buena base de datos sobre cronologías, fichas y archivos documentales es necesaria la participación de bibliotecólogos e ingenieros de sistemas, los primeros saben como debe ser el sistema los segundos saben como hacerlo funcionar, no es un tema solo de ingeniería de sistemas, en mi experiencia he visto fallar grandes esfuerzos por no comprender este punto clave.

Un software manejador de datos interesante, que se pueden emplear como un primer paso es el WINISIS, software creado por la UNESCO para organizar la información en bibliotecas, es muy barato y existen organizaciones que lo conocen muy bien como para sacarle el mayor provecho. Otra base de datos interesante por el hecho de ser relacional es el Access de Oficce. Pasando a software de mayor nivel podemos consultar con las bibliotecas de importantes universidades que mantienen catálogos on line de cientos de miles

de libros y revistas, o desarrollar soluciones en Oracle o similares, claro que esto va de la mano con costos importantes.

Es importante conocer y manejar las a veces sutiles diferencias entre la colección y el análisis de fuente abierta, no se debe ser sectario en los conceptos, el analista debe tener la posibilidad de hacer colección de información adicional a la que pueda hacer el elemento encargado específicamente de colección, claro que el analista lo hará de fuente abierta que es la que puede estar a su alcance directo, requiriendo una muy buena coordinación con colección para no duplicar esfuerzos y recursos.

Flexibilidad del modelo

Un aspecto sumamente importante es la flexibilidad que brinda el adoptar este modelo organizativo, así pues, para un elemento de maniobra del tipo Batallón podría ser suficiente activar solo una UBA, sin embargo, una Segunda Sección de un Estado Mayor General requerirá seguramente activar una mayor cantidad de UBA, ya que sus necesidades de información así lo demandarán; sin embargo la UBA del Batallón o las múltiples UBA del Estado Mayor General tendrán la misma organización y los mismos roles, lo que variará seránlos temas, el número y la cantidad de personal asignado a las mismas.

Esta flexibilidad permite reorientar rápidamente el trabajo del personal sin que se presente una variación brusca en sus tareas que afecte la calidad de la Inteligencia producida, el personal seguirá cumpliendo las mismas funciones en las cuales se encuentra entrenado; el encargado de controlar la información continuará manejando el esquema de clasificación de información, las herramientas de recuperación y las normas de seguridad física normalmente empleadas; el evaluador de fuentes empleará los mismos procedimientos de verificación cotidianos; los encargados de fichas biográficas y cronologías continuarán manejando las mismas herramientas.

El caso del analista es algo distinto ya que es el único elemento de la UBA que requerirá de nuevos conocimientos básicos para producir eso demandará un tiempo dado que cambió el tema de estudio; sin embargo, esta dificultad puede ser adecuadamente manejada por el Comando, si es que mantiene entrenado al personal de acuerdo a las variaciones que la Apreciación de Inteligencia Estratégica señalan; es decir se podrá tener analistas entrenados en la comprensión de temas generales que se van proyectando como temas de interés específico futuro.

La flexibilidad de este esquema organizativo también se demuestra al apreciar que al tratarse de roles a cumplir, no se especifica la cantidad de personal asignado para cada rol. En la mínima expresión, los cinco roles pueden se cubiertos por una sola persona, como por ejemplo el Oficial de Inteligencia de una unidad de combate tipo corbeta misilera; asimismo si el volumen de información es mucho mayor se podría tener muchas personas trabajando solo la carga de cronologías o fichas personales, etc. También podría darse el caso que el tema estudiado, por su compleji-

dad, requiera de dos o más analistas. Lo importante es que se cumplan los cinco roles, la cantidad de personal implicado y la cantidad de temas estudiados serán variables.

Mejoras en la administración de personal

Otra ventaja de este modelo es el permitir una mejor administración y entrenamiento del personal. Al existir diferentes roles, éstos demandan diferentes tipos y niveles de conocimiento y entrenamiento, generándose una forma de progresión dentro del trabajo de la UBA.

Al cronólogo y al fichador le corresponden los dos primeros niveles respectivamente, es decir conocimiento de las herramientas que utilizan y un nivel básico para comprender la información que procesan. Esta función puede ser desarrollada por un elemento joven, el cual mientras desarrolla su trabajo ganará experiencia y se nutrirá en la práctica con las experiencias del personal con mayores conocimientos.

El segundo y tercer nivel de conocimiento son paralelos y corresponden al "Documentalista" y al "Evaluador de fuentes". El primero debe conocer profundamente las herramientas de organización de la información, así como las técnicas de "recuperación de información". Además requiere un elevado nivel de comprensión de lectura para la adecuada ubicación de los documentos dentro del "esquema de clasificación de información"; así mismo tendrá la responsabilidad directa de la seguridad física de los mismos y por ende un mayor nivel de responsabilidad y experiencia.

Por su parte el Evaluador de Fuentes, deberá tener la capacidad de investigar la calidad de la información recibida y generar reportes sobre las fuentes con las que trabaja. Para este fin requiere conocer perfectamente la información entregada por cada fuente, así como la aplicación correcta de los criterios de evaluación de información; para el evaluador, el perfecto conocimiento de los "esquemas de clasificación de información" y sobre todo de las herramientas de "recuperación de información" deberá ser también ampliamente conocidas, ya que los documentos existentes serán su principal fuente para la confirmación o no de lo informado por las fuentes.

Finalmente llegamos al analista, que debe utilizar todas las herramientas de la UBA para desarrollar el proceso de análisis y producir Inteligencia. Esto implica que debe contar con experiencia y conocimiento de los temas de interes, alta capacidad de comprensión de lectura, alta capacidad de redacción, conocimiento de idiomas extranjeros, facilidad de comunicación verbal y facilidad de palabra. Es decir en sí mismo es un producto difícil de lograr y uno de los principales activos de las organizaciones de Inteligencia.

Siendo consciente de esta progresión en la evolución de un analista de Inteligencia, se puede preparar programas de capacitación y perfeccionamiento como prerrequisitos para desempeñarse en los diferentes puestos de la UBA; esta progresión permitirá también identificar cualidades del personal, mejorando la

calidad de los analistas y por ende de la producción.

Control de calidad

Quisiera indicar que existe un elemento fundamental para que se cumpla con el objetivo de producir Inteligencia de manera eficiente y eficaz. Este elemento es lo que en administración de empresas se conoce como "control de calidad"; En este sentido, será necesario controlar la calidad de dos datos cargados en las fichas biográficas y las cronológicas, la seguridad de la información así como la actualización de los "esquemas de clasificación de información" y las "herramientas de recuperación de información", la calidad de la información que proporcionan las fuentes y agencias, y la solidez de las ideas, planteamientos e hipótesis y los documentos de Inteligencia diseminados.

7,9 grados a 100 pies de profundidad

Capitán de Fragata
Percy Perez Bramosio



El día 15 de agosto el Peru sufrió uno de los más duros movimientos teluricos de su historia, este sismo fue percibido y vivido de diversas formas por cada uno de los peruanos.

Ese día el B.A.P. *Arica* (SS-36), cumpliendo con el Programa de Entrenamiento dispuesto por la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, zarpó a primera hora en demanda del área de operaciones del Callao a fin de llevar a cabo diversos eventos. Luego de entrar en inmersión y trimar el buque se inició una serie de ejercicios de Guerra Anti Superficie contando con la Lancha de Rescate de Torpedos B.A.P. *San Lorenzo* (ART-322) como buque blanco.

Luego de la exitosa culminación de estos eventos se efectuaron ejercicios de Guerra Especial y en horas de la tarde se iniciaron eventos de control del buque a lata velocidad, control del buque parado (Boyar) y dando atrás en inmersion en provecho de los oficiales de dotación y oficiales alumnos embarcados. En el transcurso de estos ejercicios a 100 pies de profundidad se produjo un inusual y violento movimiento del buque, el cual

era claramente percibido por la dotación; era un movimiento vertical oscilante sintiéndose que el buque era vapuleado varios pies de arriba hacia abajo, de forma similar a lo que se sentiría si un automóvil pasara a velocidad una serie de altos rompe muelles seguidos.

Este extraño movimiento causó inmediatamente alarma en la dotación, procediéndose a verificar en motores si estaba sucediendo un movimiento inusual en el motor de propulsión, sin detectarse nada extraño. También se verificó si se había producido un aumento en el consumo de energía del motor que pudiera evidenciar que habíamos quedado atrapados en alguna red arrastrando a una embarcación; sin embargo, los consumos de corriente y la potencia desarrollada por el motor se encontraban dentro de los parámetros normales.

Para la tranquilidad de toda la dotación el extraño fenómeno luego de algunos minutos al igual que se inició desapareció súbitamente. Con la finalidad de descartar la posibilidad de estar arrastrando a alguna embarcación pesquera se efectuó una búsqueda por sonar a fin de subir a 45 pies de profundidad y verificar el área por periscopio. Una vez izado el periscopio de búsqueda no se apreció nada extraño y se comprobó que estábamos claros de cualquier red.

Con el Jefe de Ingeniería se acordó solicitar el arribo a puerto y la realización de pruebas vibracionales completas a fin de detectar cualquier anomalía, en estas circunstancias el radio operador de abordo comunicó la interceptación de una comunicación entre embarcaciones pesqueras que indicaban que se había producido un fuerte sismo en tierra, cortándose el fluido eléctrico en todo Lima.

Como es normal en estos casos, la noticia corrió rápidamente de proa a popa del buque generando la normal angustia de todos a bordo. Al no poder establecer comunicación con la Comandancia de la Fuerza de Submarinos izamos el mástil de antena telescópica y sintonizamos Radio Programas del Perú (RPP), enterándonos que el epicentro del movimiento telúrico se produjo en el fondo marino en las cercanías de Pisco y que no se tenían aún mayores noticias sobre pérdidas materiales y de vidas humanas.

Después de algunos minutos nos comunicamos con nuestro Comando, que nos indicó que ya estaban en escucha empleando fuentes de energía alternas y que revisáramos los procedimientos establecidos para el caso de Tsunamis.

En el siguiente turno de escucha nos indicaron que la alerta Tsunami ya estaba cancelada, por lo que continuamos durante la noche con nuestros eventos programados; más tarde, en horas de la madrugada, salimos a superficie en las inmediaciones de la Isla San Lorenzo, percatándonos en ese momento de inusuales condiciones ya que el mar se encontraba particularmente movido, presentaba un fuerte oleaje irregular y zonas con abundante espuma de rompientes.

El amanecer nos encontró navegando en el canal de ingreso al puerto del Callao. La Estación de Control de Trafico Marítimo (TRAMAR) nos comunicó que el puerto estaba cerrado pero que el ingreso a la Base Naval estaba autorizado. Aproximadamente a 0530 horas estábamos en el par de boyas de

ingreso a la rada interior y se avistaban inusuales condiciones en la bocana, donde se apreciaba una fuerte corriente y remolinos, similares a los que se producen en las denominadas "cashueyras" en nuestros ríos de la amazonía; en momentos que nos acercábamos avistamos una embarcación de pesca artesanal que a pesar de propulsar con máxima potencia hacia delante, era arrastrada por la corriente hacia popa fuera de la rada interior, en el puente escuchamos claramente los gritos del patrón que asombrado y empleando irreproducibles interjecciones se preguntaba qué es lo que pasaba.

Segundos después nuestra proa ingresó a la zona de los remolinos y percibimos que a pesar de tener un desplazamiento considerablemente mayor que la pequeña embarcación de pesca, la corriente también nos detenía, ante esto aumentamos las revoluciones del motor al máximo disponible en la etapa de marcha en que nos encontrábamos, lo que en condiciones normales nos propulsaría a 7 nudos de velocidad. Sin embargo difícilmente remontábamos la corriente, en popa se apreciaba nuestro batido y se evidenciaba la potencia que desarrollaba nuestro motor para vencer el flujo de agua que salía de la rada interior, posteriormente empezamos a tener una deriva hacia estribor, sacándonos la proa de la bocana enfilándonos peligrosamente al rompeolas sur, por lo que compensamos con el timón que tuvo que ser colocado todo a la izquierda.

Luego de tres o cuatro minutos que nos parecieron horas empezamos a ganarle a la mar e ingresamos en la rada interior, enrumbando al muelle de submarinos; en ese momento apreciamos, tomando como referencia los muelles, que la causa de la corriente en la bocana era una



extraña y marcada amplitud de marea, que ocasionaba que las naves amarradas subieran y bajaran rápidamente.

Aproximadamente a las 0700 el B.A.P. *Arica* ya estaba amarrado en el cabezo del muelle de submarinos y todos llamábamos a casa a preguntar novedades, recibiendo el mismo reclamo: "Nunca estás cuando algo pasa".

Viendo las primeras imágenes en televisión de la catástrofe en Pisco y la destrucción generada, nos percatamos que habíamos experimentado en inmersión el fuerte terremoto que asoló el sur de nuestro país, de similar forma que nuestros compatriotas en tierra, sufriendo la misma angustia y temor ante la fuerza y poder destructivo de la naturaleza.

"Una vez Submarinista, siempre Submarinista"

Contralmirante Guillermo Runciman Navarrete: Gran señor y Caballero Marino

Capitán de Navío CJ (r)
Reynaldo Shols Pérez

Transcurrían los años 70, y gracias a que empecé a transitar por las dependencias de la Marina de Guerra del Perú, visitando a mis colegas, abogados sanmarquinos, en la entonces Secretaría General de Marina, conocí a un verdadero paradigma, el Almirante Guillermo Runciman Navarrete. Así, tuve la oportunidad de ser depositario de la amistad y palabra de un ser excepcional, auténtico caballero, con donosura y prestancia, a la vez que con don de mando, cultura y sólidos valores morales y cristianos. Más aún se emocionaba mi alma cuando con su espíritu superior me brindaba una conversación, llena de caballerosidad y buen trato, a la par de la complacencia de tener a mi querida hermana Maria Elizabeth como su secretaria.



Contralmirante Guillermo Runciman Navarrete

Momento de gran importancia en mi vida fue recibir de su

propio puño y letra un sobre conteniendo la Resolución Suprema que me incorporaba a la Gloriosa Marina, como Teniente Primero del Cuerpo Jurídico. Qué grandeza de espíritu y qué notables cualidades de jefe, guía y marino de estirpe por la heredad que había recibido del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, porque estoy convencido que solo ángeles y patriotas de verdad siempre buscan perpetuarse en otros seres a quienes seleccionan y transmiten su personalidad.

Transcurrían los años y a la par que me desarrollaba en la Institución, no me alejaba de su luminosidad para nutrirme de ese faro que era: excepcional profesional del mar, esposo virtuoso y mejor padre. La fiel compañera de su vida, la Sra. Teresita, estuvo siempre a la altura de su figura y calidad de hombre de bien. Y sus hijos, profesionales de primer nivel, son el fruto de su acrisolada vida y conducción familiar.

A mis manos llegó, en momentos de gran auge en el desempeño de su exitosa carrera, ese disco recordatorio de su Comando en el BAP *Bolognesi*, en el que no solo contenía dos temas del repertorio

MI CRUCERO
(Vals)
AUTOR: Tte. 1ro. LUIS GONZALES DIAZ

Navegando suavemente sobre el mar
se desliza mi crucero tan ligero
y se escucha suave al viento murmurar
este buque es un coloso marinero

Tras los ecos roncos que deja el cañón
se quedó ya mi alegría y te recuerdo
bajo el mástil del glorioso pabellón
sin querer ya te dejé mi corazón (bis)

Bolognesi tú serás un campeón en alta mar
muchos mares surcarás
siempre siempre triunfarás
nunca la derrota será contigo
líder de cruceros tú serás

Al dejarte Bolognesi yo sabré
que en mi alma te quedaste mi crucero
recordando tus triunfos siempre iré
en silencio al visitarte lloraré.

Tras los ecos roncos que deja el cañón
se quedó ya mi alegría y te recuerdo
bajo el mástil del glorioso pabellón
sin querer ya te dejé mi corazón (bis)

B.A.P. "BOLOGNESI"
(Polka)
AUTOR: M. 1ro. ECO MIGUEL CHAVEZ GARCIA

El Bolognesi es un gran buque
siempre ha cumplido con su misión
es el delfín de nuestra escuadra
y es respetado por su valor

En las maniobras nadie nos gana
y en el tiro somos mejor
es nuestro lema ir siempre avante
con gallardía y pundonor

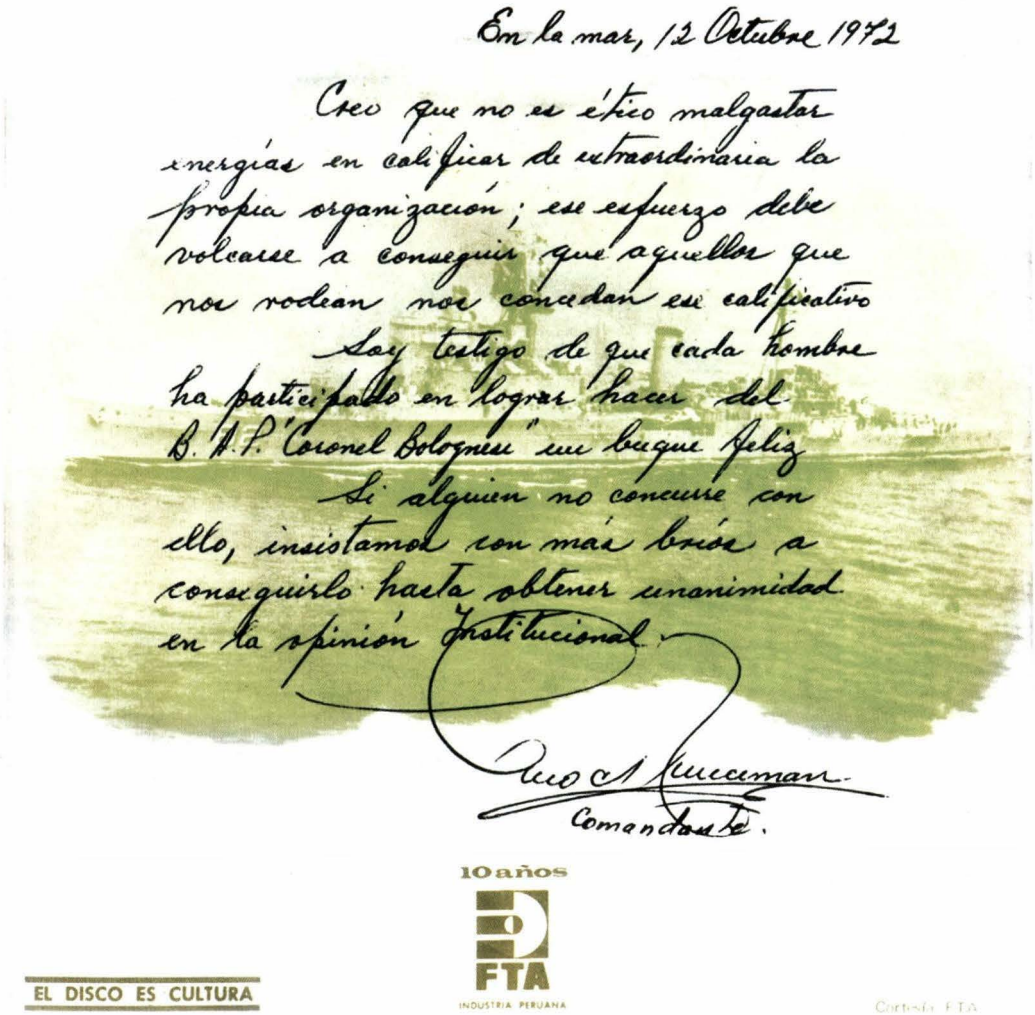
Oigan marinos cuando lo vean
quítense el gorro con gran unción
por este buque de bravos hombres
que es de la escuadra la admiración (bis)

Cuando navega en todos los mares
luce orgulloso el pabellón
el cual pasea de puerto en puerto
con hidalguía de un gran campeón

Oigan marinos cuando lo vean
quítense el gorro con gran unción
por este buque de bravos hombres
que es de la escuadra la admiración.

Composiciones musicales realizadas durante su comando en el B.A.P. *Bolognesi*

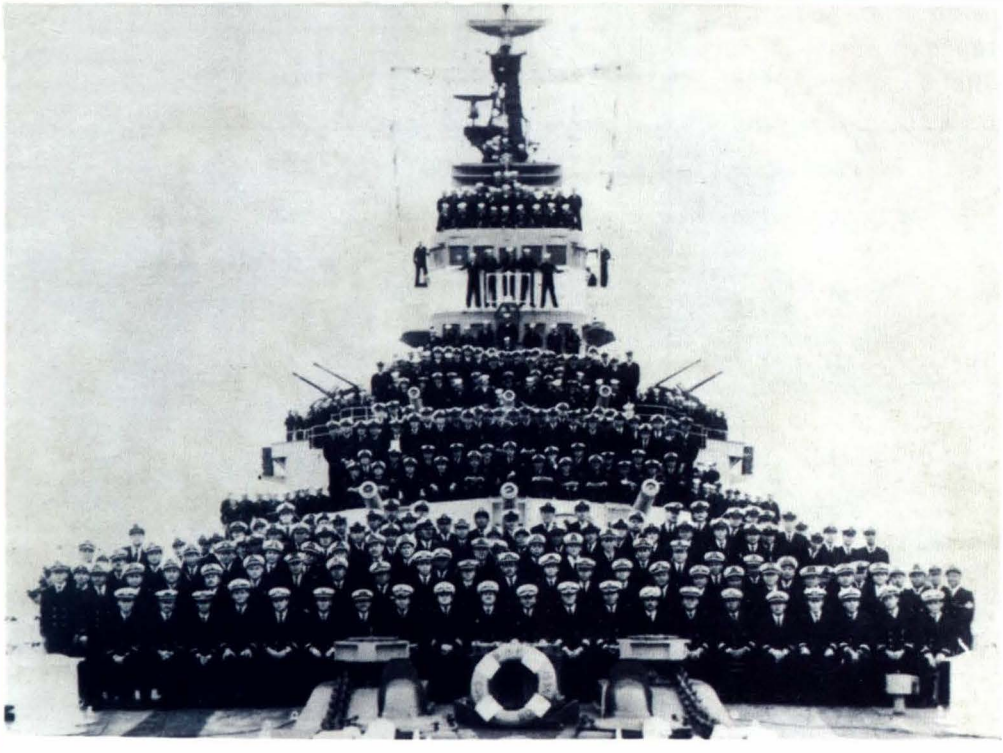
criollo nacional, el vals "Mi Crucero" y la polca "B.A.P. Bolognesi", sino ese transitar por el Mar de Grau y más allende, patentizado en sus buriladas palabras que a la letra dicen: "En el mar, 12 de Octubre 1972. Creo que no es ético malgastar energías en calificar de extraordinaria la propia organización; ese esfuerzo debe volcarse a conseguir que aquellos que nos rodean nos concedan ese calificativo. Soy testigo de que cada hombre ha participado en lograr hacer del B.A.P. *Bolognesi* un buque feliz. Si alguien no concurre con ello, insistamos con más bríos a conseguirlo hasta obtener unanimidad en la opinión Institucional"



Manuscrito que evidencia su cariño y respeto hacia la dotación del B.A.P. *Bolognesi*

Hablar, recordar y admirar al Almirante Guillermo Runciman Navarrete es exponer la hoja de vida de uno de los más preclaros marinos y peruano a carta cabal.

Por estas líneas y las que se ahogan en mi garganta y reminiscencia, solo nos queda perennizar su memoria en los momentos más importantes de nuestras vidas, y en nuestro diario quehacer, como quien se acerca a la presencia de un Santo Varón, el que ahora nos contemplará, desde Celestial mansión, con su bondadosa expresión, reflejada en el rostro imperecedero de un inmortal Marino.Todos los que queremos y admiramos su trayectoria y fuimos testigos de su paso lleno de gran ejemplo por este mundo, elevemos una oración al Altísimo, porque así vivirá entre nosotros.



Dotación B.A.P. Coronel Bolognesi
Año 1972

Anécdota Naval. "Espías a bordo sin novedad"

Contralmirante (r)
José Mejía Gonzalo



¡Y llegó el ansiado día!

Era una mañana fría y calimosa de un viernes 9 de febrero de 1979 en la Rada del Puerto de La Spezia (Italia) y la Fragata *Carvajal* estaba lista para zarpar a su Patria (el Afirmado del Pabellón había sido el 23 de Diciembre de 1978).

La Marina de Guerra del Perú había firmado un contrato con el astillero italiano Cantieri Navali Riuniti (avalado por la Marina Militar Italiana) para la construcción en Italia de 2 fragatas porta helicópteros de 2400 toneladas cada una, denominadas B.A.P. *Carvajal* y B.A.P. *Villavisencio*.

Las otras 2 fragatas del mismo tipo serían construidas en el Perú, tal como así fue, las cuales serían el B.A.P. *Montero* y el B.A.P. *Mariátegui*.

La dotación estaba completa, las pruebas contractuales en puerto y en la mar se habían ejecutado conforme a lo establecido (se había lanzado un misil mar-mar OTOMAT MK-2 en Salto de Quirra, polígono cerca de Cerdeña); algunas observaciones contractuales del buque se terminarían en Lima.

¡En fin! gran parte de la dotación de este buque había seguido la construcción del mismo, previo a un estudio y prácticas en aulas, laboratorios, polígonos y astilleros y se encontraba capacitada (al igual que la dotación del B.A.P. *Villavisencio*) para operar y mantener esta Unidad. Personal del CITEN y del SIMAC también se habían capacitado conjuntamente con las dotaciones, es decir, un buen planeamiento sobre estas adquisiciones navales.

Las últimas familias habían regresado a Lima durante el segundo semestre de 1978, ya que las dotaciones peruanas empezamos a vivir en unas casermas (edificios de alojamiento de las astilleros, para las tripulaciones extranjeras y/o italianas cuyas unidades navales se encontraban en construcción o reparaciones).

Esa fría mañana a 0600 horas el B.A.P. *Villavisencio* había zarpado también desde el Puerto de la Spezia para continuar con sus pruebas en la mar. Horas más tarde su Comandante, Capitán de Navío Juan Ribaudo de la Torre, a nombre de su dotación, por enlace radial nos desearía el tradicional ¡buen viento y buena mar! (es importante destacar el espíritu de cuerpo e integración que hubo entre las dotaciones de estos dos buques).

¡Puesto de maniobra!, ¡planilla de zarpe sin observaciones!, ¡buque arranchado para mar brava!, ¡personal y material sin novedad!

Dotación en sus respectivos puestos.

Se observaba en el muelle del astillero Muggiano del Puerto de la Spezia donde por estribor se encontraba amarrado al BAP *Carvajal* que las autoridades navales peruanas e italianas, así como la dirigencia de los astilleros (Cantieri y Muggiano), personal representativo de las diferentes empresas y trabajadores de las mismas se reunían a o largo de dicho muelle para el adiós correspondiente a los marinos peruanos. Ante esta situación un grupo de Oficiales de la *Carvajal*, compañeros de la Promoción ESNA 1971 (Tte. 1° Juan Sierralta Fait, Tte. 1° Raúl Ponce Monge y Tte. 1° José Mejía Gonzalo) comentábamos que el personal de las empresas con el cual habíamos trabajado codo a codo para cumplir con el reto de la construcción y alistamiento de la Unidad, podrían encargarse de largar las espías que hacían firme el buque al muelle, como una demostración de amistad y tradición marinera. Nos dirigimos donde nuestro Segundo Comandante, Capitán de Fragata Fernando Grau Umlauff, el cual aprobó esta sugerencia y sonriendo se dirigió al Puente de Comando donde nuestro comandante, Capitán de Navío Francisco Vainstein Borrani.

¡Designado en comisión! El suscrito se dirigió al muelle reuniendo al personal extranjero, manifestándole que cumpliendo con la tradición en la Marina de Guerra del Perú, funcionarios y trabajadores que habían participado en este caso en la construcción y pruebas del buque, soltarían las espías como un evento final al trabajo desarrollado, es decir... ¡a la tarea cumplida! A todos les pareció bien al final la posición en cada espía fue la siguiente (los hombres espía se encontraban elegantemente vestidos para la ocasión):

Espía 1: Para el Astillero Cantieri Navali

Riuniti (de Génova).

Espía 2: Para el Astillero Muggiano (de la Spezia).

Espía 3: Para la compañía Oto-Melara, Breda Mecánica Bresciana y Eurocontrol.

Espía 4: Para la compañía Selenio y Elsag.

Espía 5: Para la Marina Militar Italiana.

Espía 6: Para la compañía Fiat, Grande Motori Trieste (motores propulsión y grupos electrógenos de abordo).

¡Zarpa la Carvayal! (sí, se lee Carvayal que así la pronunciaban los Italianos). El zarpe era el comentario en todo el astillero Muggiano. El perfil del marino peruano se había hecho conocido por su profesionalismo (dentro de las dotaciones se contaba con personal de amplia experiencia que procedían de los buques USA clase Fletcher (*Villar* y *Guise*) e ingleses clase Daring (*Palacios* y *Ferré*).

Además la marina peruana había hecho algunos cambios en el diseño original del buque prototipo clase "Lupo" (lobo); por ejemplo, las fragatas peruanas tenían 2 mástiles (o palos), inicialmente la primera fragata italiana "Lupo" tenía solamente uno; posteriormente ingresó a dique le pusieron el segundo mástil tal como tenía la *Carvajal*. Teníamos un segundo COC en popa, 8 misiles marmar y otras modificaciones producto de las experiencias y de los requerimientos operacionales para los respectivos Teatros Operacionales.

¡Zarpa la Carvayal! Decían los trabajadores a bordo de las diferentes firmas que vivieron el día a día con nosotros , así como el personal de los otros buques italianos y de marinas extranjeras presentes en el astillero. En honor a lo sucedido los trabajadores italianos habían aprendido también de la experiencia de los marinos peruanos en lo referente a maquinas, cascos, electrónica, armas en general, radares, maniobras, control de averías, etc. En lo que respecta a disciplina, valores y liderazgo siempre tuvimos presente el legado de nuestros antecesores y ese fue el derrotero permanentemente seguido.

El Jefe de Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, Almirante de Escuadra Giovanni Torrisi, destacó el alto grado de preparación de los marinos peruanos calificándolos como "ejemplo para las marinas del mundo" (esta apreciación la hizo durante la audiencia en el Palacio de Gobierno peruano del citado marino italiano con el Presidente de la República General de División Francisco Morales Bermúdez).

El gobierno venezolano mandó construir en Italia 6 fragatas de este tipo, habiéndose asesorado en el contrato con la Marina de Guerra del Perú y en astilleros con oficiales y personal subalterno de la *Carvajal* y *Villavisencio*.

¡Espías en simple!



¡Zarpa la *Carvajal*! ¡Zarpa la Carvayal! momentos de alegría y de reto se observaban a bordo y en tierra!

Llegaría al Callao el buque más poderoso de Sudamérica (en Julio 1973 el más poderoso lo fue el B.A.P. *Palacios* con sus 8 misiles mar-mar exocet). Hoy el B.A.P. *Mariategui* y el B.A.P. *Carvajal* con la modificación de sus cubiertas porta helicópteros que permite aterrizar un helicóptero sea-king con misiles aire-mar exocet, son buques de gran poderío en la región.

A la cuadra de Gibraltar (dejando el mar Mediterráneo) tuvimos mar 6 con la consecuente prueba marinera para la dotación y estructura del buque. Un huracán se dirigía a la costa española a la cual causó daños personales y materiales.

El itinerario sería el siguiente:

TRAVESÍA	ZARPE	LLEGADA	DISTANCIA
La Spezia - Sta. Cruz de Tenerife	091200 Feb. 79	131000 Feb. 79	1.529,5 MN

TRAVESÍA	ZARPE	LLEGADA	DISTANCIA
Sta. Cruz de Tenerife - Curazao	140800 Feb. 79	211600 Feb. 79	2.993 MN
Curazao - Colón (Panamá)	221300 Feb. 79	240500 Feb. 79	693 MN
Puerto San Critóbal - Callao	241400 Feb. 79	011200 Mar. 79	1.354 MN
		Total Millas Navegadas:	6.569,5 MN

Antes de arribar al Callao

Fondeo previo en Ancón para el embarque del Presidente de la República, General de División Francisco Morales Bermúdez Ceruti, Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Almirante Luis Tirado Alcorta, Ministros de Estado. Comandante de la Escuadra y comitiva.

¡Espías 2 y 4 abordo!
¡Espías 3 y 5 abordo!
¡Espías 1 y 6 abordo!
¡Espías abordo sin novedad!
¡Espias abordo sin novedad!

Conforme nos íbamos alejando del muelle y del Puerto de la Spezia, dejábamos atrás un capítulo más de uno de los acontecimientos de la gran Historia Naval Peruana; mientras observábamos el astillero Muggiano y al personal que nos despedía, en cuyo rostro podía leerse: ¡Misión cumplida marinos peruanos!

Nuestro Agregado Naval en Italia y Jefe de la Comisión, Capitán de Navío Óscar Anderson Noriega, que minutos antes se había despedido del comando y de la dotación nos saludaba también desde el muelle. El comandante Anderson había cumplido con su reto en el comisionamiento de la fragata *Carvajal*, restándole continuar con la fragata *Villavisencio*, la cual arribaría después al Callao en setiembre de 1979.

¡Bravo Zulú! Para el comandante Anderson y los comandantes de las dos fragatas por su desempeño y liderazgo.

Anécdota Abarloada. Durante la travesía de Ancón al Callao (el 2 de marzo de 1979) y como demostración de algunas capacidades del buque se ordenó, zafarrancho general de combate; cada Oficial expuso a la gran comitiva que se embarcó en Ancón, lo relacionado a sus equipos de responsabilidad.

En dicho tránsito, entre zafarranchos y ejercicios se ordenó velocidad de 35 nudos para observar algunas bondades marineras de la flamante Unidad.

Una de las personalidades de la comitiva expresó: ¡he escuchado máxima velocidad 35 nudos! Igual a la velocidad de los Fletcher... ¿dónde está la diferencia?

Uno de los Oficiales de dotación, comprometido con la pregunta, respondió: ¡señor, desde velocidad cero, se alcanza 35 nudos en un minuto con las turbinas ya lanzadas!

OFICIALES DE LA PRIMERA DOTACIÓN BAP *CARVAJAL*

Comandante	C. de N.	Francisco Vainstein Borrani
Segundo Comandanmte	C. de F.	Fernando Grau Umlauff
Jefe de Armamento	C. de C.	José Silva Ferrer
Jefe de Ingeniería	C. de C.	Ricardo Ampuero Bustillo
Jefe de Aviación	C. de C.	Gustavo Salcedo Williams
Jefe de Operaciones	C. de C.	Luis Vargas Caballero Cooban
Dpto. de Armamento	Tte 1º	Alfredo Graham Rojas
	Tte 1º	Manuel Picasso Arnaiz
	Tte 1º	César Esparza Ruiz
	Tte 1º	Juan Sierralta Fait
	Tte 1º	José Mejía Gonzalo
	A. Fgta.	Enrique Moreno Santibañez
Dpto. de Ingeniería	Tte 1º	Luis Navarrete Salomón
	Tte 1º	Raúl Ponce Monge
	Tte 1º	Luis Rivera Valdivia
Dpto. de Operaciones	Tte 1º	William Schmit Luna
	Tte 1º	Jorge Falconí Garfias
	Tte 2º	Carlos Torres Tasso
Dpto. de Aviación	Tte 1º	Enrique Musseth Petruccelli
Dpto. de Administración	Tte 1º	Orestes Cáceres Zapata
Dpto. de Sanidad	Tte 1º SN. (MC).	Mario Gutiérrez Prado

Terrorismo made in Perú

Contralmirante (r)
Julio Uriarte Guerra



Diario Oficial El Peruano

El 8 de noviembre de 1989 la Policía Nacional realiza un operativo en la Facultad de Medicina de San Fernando de la Universidad de San Marcos. Los policías detienen a estudiantes sospechosos de terrorismo.

"El problema esencial se deriva del hecho que el peligro real no es percibido, por lo que se considera desproporcionadas las exigencias de las FFO para afrontar la situación. El peligro potencial es enorme (...), el elemento subversivo confía precisamente en que mu y pocos detectarán y evaluarán acertadamente la situación, y se las arregla para que su preparación se lleve a cabo de manera sorda y persistente, sin que la ciudadanía, e inclusive algunos sectores del Gobierno, logren sospechar de la amenaza en ciernes" [1].

1 Asociación Defensores de la Democracia contra el Terrorismo (Addcot) - *Omisiones a la Verdad*, p. 37

Este año se han cumplido 27 desde la aparición de acciones terroristas en nuestro país. Proceso iniciado por el tristemente célebre "Partido Comunista del Perú por el Sendero Luminoso de José Carlos Mariátegui" –llamado comúnmente Sendero Luminoso (SL)–, al que con posterioridad y con menor contundencia se sumaron el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) y algunas otras agrupaciones menores.

El período de duración de tal fenómeno no encuentra consenso entre los estudiosos, ya que en los diversos escritos que existen al respecto se consignan diferentes años -1992, 1993, 1994- como fechas del término de su accionar. Tampoco existe comunión de ideas respecto a que si se logró o no una verdadera derrota sobre la subversión terrorista. Pero las discrepancias van más allá, llegan al extremo de no permitir un acuerdo a ciencia cierta sobre si lo que tuvo que soportar nuestra nación durante más de una década fue una guerra, un conflicto armado, un conflicto social o una guerrilla.

Esta situación, sumada al natural y por ello inevitable sesgo de índole personal, político, sociológico o antropológico, que algunos verdaderos y supuestos entendidos e instituciones le han dado al asunto a lo largo de los años, han servido para confundir mitos con realidades, verdades con mentiras, víctimas con victimarios, justicia con venganza, y para difundir estadísticas de todo tipo y color, de acuerdo a la particular y muchas veces interesada visión de cada quien, en competencia por mostrarse como el custodio de la verdad absoluta.

El objetivo de este poco ambicioso artículo no es teorizar ni profundizar sobre la ideología, organización o estrategia terroristas. Lo que se busca es destacar el peligro que representa para el Perú de hoy lo que llamaremos la "triple omisión" –que olvidemos lo sucedido, que ignoremos o minimicemos lo evidente y que no nos prepararemos para enfrentar lo más que probable-, tratando de proporcionar elementos de juicio simples y válidos, principalmente para aquellos que por su edad no tienen plena conciencia de lo que costó la lucha contra la insanía de quienes quisieron imponernos sus formas de pensar y de vivir por medio de la violencia indiscriminada y salvaje.

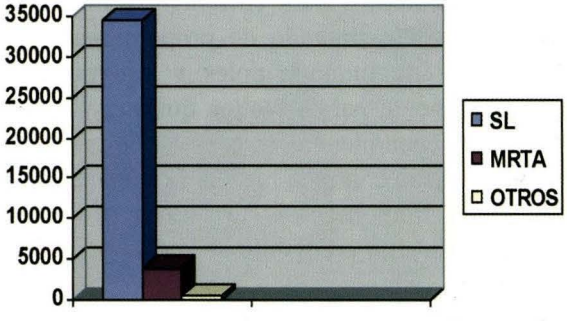
Sin embargo, es de necesidad dejar establecido con meridiana claridad que frente a cualquier posición asumida por cada miembro de la sociedad en relación con el sangriento período que nos tocó vivir, la realidad indiscutible e insoslayable es que: a) la subversión terrorista fue la que concibió, planeó y desató la violencia contra nuestra sociedad; b) en el Perú existían las condiciones para ello; y c) el Estado peruano fue incapaz de identificarla como tal y, por ende, no estuvo preparado para enfrentar al nuevo fenómeno.

Empezaremos con una rápida visión cuantitativa y gráfica del daño social y económico al que fue sometido el país a consecuencia de la actividad terrorista. Pero, debemos resaltar el hecho que a las cifras recogidas se debe sumar, entre otros daños de índole subjetivo –igual de trascendentes-, el costo de las oportunidades perdidas por la nación y por los peruanos.

El pasado en números

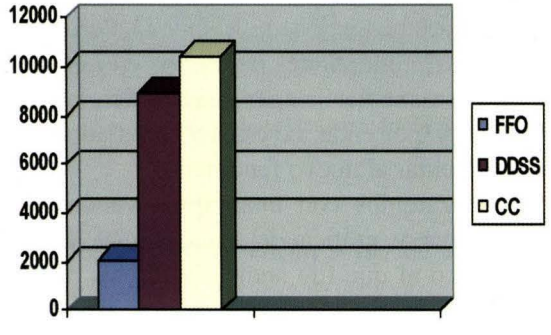
De mayo 1980 a diciembre 1993, el terrorismo ocasionó[2]:

a. 38.931 acciones



Ataques a inst. de FFO	Emboscadas	Enfrentamientos	Ataques aislados a FFO	TOTAL
1526	184	1112	1182	4004

b. 21.515 víctimas mortales[3]

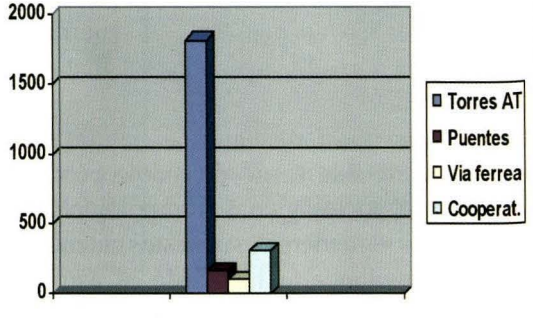


Autoridades políticas	274
Autoridades judiciales	83
Autoridades municipales	292
Autoridades religiosas	21
Dirigentes sociales	128
Profesionales en general	279
TOTAL	1077

c. Otras víctimas

Desaparecidos	2875
Fuga de talentos	59000
Desplazados	1000000
Huérfanos	55000
"Hijos de la guerra"	50000

d. Infraestructura afectada



Costo aproximado: 26.000.000.000 USD

2. Referencias cuantitativas obtenidas del libro *PERU…13 años de oprobio*, - Víctor Manuel Quechua
3. Es regla difundida añadir un 10% por casos no registrados
4. Hijos y niños familiares de miembros o simpatizantes de SL, sometidos a ideologización

¿Por qué surge y se desarrolla la subversión terrorista en el Perú?

La respuesta a esta pregunta es la llave para desentrañar los conceptos que nos deberían haber permitido entender a profundidad la naturaleza de la subversión terrorista en nuestro país. Y, en realidad, no habría sido un proceso tan difícil, ya que con diferencias de matices y oportunidad, reconocidos intelectuales coincidieron básicamente en el formateo de las condiciones políticas y sociales en las que surgió y se desarrolló tal fenómeno:

- Para Gunter Maschke[5], las principales causas de la subversión serían: las dificultades financieras del Estado -inclusive por encima de la reconocida pobreza de la población-; el mal funcionamiento de la circulación de las élites, especialmente en un ambiente de relativa libertad de crítica y propaganda política; la deflación del poder –el común de la gente no muestra verdadero interés en defender el sistema vigente-; la mansedumbre y el egoísmo de la sociedad, principalmente capitalina; la inoperancia de poderes; y la falta de rigurosidad científica para el estudio del problema.
  Ni la miseria ni la ignorancia guardan, para Maschke, una rigurosa relación con la subversión. Por el contrario, sostiene que tanto el mejoramiento de la educación como un crecimiento económico demasiado acelerado pueden llegar a estimular su aparición debido al consecuente y sensible incremento de las aspiraciones del pueblo, que, sin embargo, no encuentra los espacios para integrarse rápida y equitativamente a los beneficios que tales situaciones promueven.
- Manuel Migone[6], por su parte, señala las siguientes causas: la vulnerabilidad del Estado liberal, que no tiene la capacidad de tomar decisiones absolutas; la falta de identidad y de un proyecto nacionales; el repentino salto educacional -gracias a la Universidad San Cristóbal de Huamanga- en una zona tan pobre y con una histórica y significativa reserva de violencia como es Ayacucho; y la indefinición política para reconocer y enfrentar al enemigo.
- José Matos Mar[7] se refiere a la ausencia de una identidad nacional; el mantenimiento del poder terrateniente; la falta de realización democrática; el centralismo capitalino; la debilidad del Estado –incapaz de mantener el equilibrio entre fuerzas sociales contradictorias–; y el contraste entre lo oficial y lo marginal.
- De acuerdo a Alberto Flores Galindo[8], la subversión surge y avanza por: la generalización de la violencia y el autoritarismo; las marcadas diferencias

5. Expositor en el Foro "Subversión, Contra subversión y Narcotráfico"–ESUP, 1992
6. Ibídem
7. *Desborde Popular y Crisis del Estado*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos
8. *Tiempo de plagas*, Lima, Ediciones El Caballo Rojo

sociales; la falta de una identidad nacional; la existencia de una crisis social y económica; el racismo hipócrita; el distanciamiento entre lo político y lo social; el choque cultural debido a la migración del campo a la ciudad; y la diferencia entre lo real y lo legal.

- En conceptos de Hernando de Soto[9], una de las principales causas fue la marginación y la exclusión claramente representadas por la "recepción hostil" que brindaron las ciudades a los migrantes del campo –que escapaban precisamente del aislamiento al que los condenaba la crisis agrícola– y que trajo consigo una nueva identidad cultural, más contestataria, alimento de un creciente descontento frente al statu quo y generadora de la paulatina, pero constante pérdida de la injerencia social del Estado.
- A criterio de Alfredo Barnechea[10], el problema subyace en: la migración; la falta de autoridad del Estado; el bloqueo de los canales institucionales; la "africanización" de la economía –menor producción frente a crecientes demandas sociales–; la existencia de una movilización social sin desarrollo –igual a inestabilidad–; y el centralismo capitalino.

Durante la década 1980-1990, las causas del surgimiento y desarrollo de Sendero Luminoso en particular fueron motivo de múltiples estudios, cuyos resultados, sin embargo, casi no se apartaban de conceptos generales previamente establecidos. Pero, algunas sutiles diferencias u omisiones fueron suficientes para que a finales de los años 80 y principios de los 90 se formara una segunda generación de estudiosos, que se abocó al análisis de dos aspectos medulares; uno de carácter sociológico y otro de naturaleza cultural y política:

- [11]El enfoque sociológico de MacClintock considera que para el nacimiento de SL fue favorable el resultado de la combinación entre una declinación económica y la politización de algunos grupos sociales , producto de: una progresiva reducción del índice de analfabetismo; la reapertura de la Universidad San Cristóbal de Huamanga; los efectos de la creciente migración; y una débil e inapropiada respuesta del Estado.
- [12]La visión político-cultural del estudio de David Scott Palmer destaca que en Ayacucho los cambios de la época en la cultura política alentaron la actividad subversiva. Durante el lustro 1963-1968 la región fue favorecida con mejoras políticas y económicas que crearon naturales expectativas –destacando la construcción de caminos

9. *El otro sendero* Lima, Instituto Libertad y Democracia
10. *La república embrujada* Lima, Ediciones Aguilar
11. De la tesis "Ideología y Práctica de Sendero Luminoso en el Perú", James Greene, Annapolis, USA
12. Ibídem

y la reapertura de la Universidad San Cristóbal de Huamanga–. Sin embargo, las esperanzas de verdadero progreso se diluyeron con el fracaso del proceso de la Reforma Agraria en 1968, el descenso de la economía y la destrucción del sistema hacendatario –único medio de control político y social hasta entonces–.

En síntesis, podemos afirmar que la aparición de la subversión terrorista en el Perú, y su innegable éxito para llegar inclusive a representar un significativo riesgo para la propia supervivencia del Estado como lo conocemos, obedeció a tres factores de diferente índole: fundamentales, determinantes y motivacionales.

Los factores fundamentales, siempre presentes en nuestra realidad, serían: la ausencia de una verdadera nación, de una identidad nacional; la inadecuación del nuevo estado criollo para suplir eficientemente a aquel colonial; y la existencia de dos Perú - uno blanco, solvente, instruido, sano y con oportunidades. El otro mestizo, necesitado, poco o nada instruido, poco o nada saludable, mal alimentado y prácticamente excluido de cualquier oportunidad de desarrollo-. Son estos factores los que constituyen el núcleo conceptual que se debe estudiar en profundidad para entender la génesis de SL.

Los factores determinantes. Derivados y temporales, pero no por ello menos importantes, constituyen el campo ideal para la germinación de los sentimientos de frustración y desilusión sociales, y el escenario perfecto para encontrar razones o pretextos para el nacimiento de movimientos reivindicativos, así como al intelectual infeliz, inconforme y alienado que servirá de partero y que encenderá la mecha de la subversión. Algunos de estos serían: la pobreza; la ignorancia; la exclusión; el abuso; los errores de gobierno; la corrupción; y la debilidad estatal, cuyos ejemplos sobran.

Fue la debilidad demostrada por el aparato estatal lo que permitió a Abimael Guzmán hacer lo que quisiera, decir lo que quisiera, y andar por donde quisiera a lo largo de casi dos décadas, en búsqueda de dar forma a su proyecto subversivo. Recordemos que desde su llegada a la Universidad de Huamanga en 1962 hasta el inicio de la lucha armada en 1980, la "escalada del Camarada Gonzalo" no tuvo descanso y casi no encontró obstáculos. Viajó y retornó de China en tres oportunidades; estuvo presente y disertó en ocho Conferencias Nacionales del Partido; y fue detenido por la PN en cinco ocasiones, pero terminó siempre libre; incluso la última vez, en enero de 1979, cuando en diálogo con el sub-Oficial Pablo Aguirre se atrevió a reconocer que su movimiento se encontraba preparando la lucha armada[13].

La misma debilidad que en el período 1980-1992 convirtió 5.200 expedientes por terrorismo, existentes en el Poder Judicial, en sólo 522 condenas.

Los factores motivacionales son

13. Santiago Roncagliolo, *La cuarta espada*, Editorial Sudamericana S.A., p.83

aquellos que sirven de atractivo, de anzuelo, principalmente para la juventud. Son el "valor agregado" que presenta la participación en los movimientos subversivos y la autoría de acciones de terror contra el Estado en particular y la sociedad en general. Cumplimiento de un designio superior; obtención de un bien mayor; sentimientos de poder; y reconocimiento, son los más notorios.

Sendero Luminoso

El triunfo militar que obtuvo el Perú frente a la subversión terrorista a partir de los años 90 permitió que muchos dieran por terminado este triste episodio de nuestra historia. Sin embargo, quienes algo conocen de tal fenómeno estaban concientes de dos cosas: a) que para declarar victoria, el país tendría primero que salir airoso de otras batallas igual de encarnizadas –el enfrentamiento ideológico; la reconstitución política y la armonía social–; b) que el peligro subversivo, representado principalmente por Sendero Luminoso, subyacería latente, trabajando, aprendiendo, reorganizándose, planeando, en espera de una oportunidad para volver a la carga.

Pasado el tiempo, y ante posiciones que van del optimismo extremo al pesimismo fatalista frente a diversos sucesos presentes en la realidad de nuestro país, es hoy una tarea impostergable promover el realismo en el análisis de un eventual reaccionar terrorista.

Veamos. Una forma práctica de evaluar si en la actualidad estamos presenciando el "resurgimiento", "rebrote" o "renacimiento" de Sendero Luminoso es mirar con detenimiento lo que sucede o deja de suceder a nuestro alrededor. Para que no sólo SL sino cualquier otro movimiento de las mismas características inicie un accionar similar al que mostraron en los años 80, las condiciones mínimas indispensables serían: que exista una población vulnerable; que cuente con dirección y liderazgo; que exista falta de control social por parte del Estado; y, por último, que culmine con la preparación.

Una población vulnerable existe, ya que insoslayablemente los factores identificados líneas arriba como causas del surgimiento de SL, en general, siguen vigentes en el país.

Dirección y liderazgo tiene, porque para nadie es un misterio que durante mucho tiempo, desde la carcelería a la que está sometido, Abimael Guzmán ha mantenido no sólo presencia sino injerencia directa en las decisiones, planes y acciones de por lo menos una importante facción de su partido –o quizá de todas ellas-. A esto hay que sumar otros asuntos de interés, como que la naturaleza e ideología de SL no han variado; aún quedan en libertad nuevos connotados líderes del movimiento, que han generado su propio espacio partidario y que han sabido desarrollar un eficiente trabajo en demanda de repontenciar las capacidades del mismo; sus miembros han demostrado en todo momento voluntad y decisión de continuar con su mal llamada lucha popular, plasmadas en el "VI Gran Plan para construir la conquista del Poder", elaborado por SL hace relativamente poco tiempo.

La falta de control del Estado. Observemos el panorama del país. Hay problemas en la neopolitización de las universidades; así como en el control de las cárceles y de la delincuencia, aunque deben reconocerse algunos avances gubernamentales. La corrupción sigue siendo un problema secular; las fuerzas del orden deben ser potenciadas para superar sus debilidades; también hay problemas por el accionar de algunas ONG, y por las limitaciones del Servicio de Inteligencia; y por la proliferación de las manifestaciones populares.

Su preparación, cuya última fase son los "ensayos" -de los cuales aparentemente venimos ya siendo testigos-, habría llegado prácticamente a su fin, pues a la ya mencionada presencia de líderes aún vigentes se suma la cada día más probada existencia de cuadros entrenados y la captación de recursos económicos procedentes principalmente de su demostrada, y aceptada por sus propios líderes, relación con el narcotráfico.

Malas señales

Además de los factores de riesgo señalados, no podemos pasar por alto algunos aspectos esenciales de apoyo a quienes pensamos que existen elementos de juicio suficientes para asumir con aceptable grado de certeza que nos encontramos ante los intentos de Sendero Luminoso para retomar su llamada "lucha armada".

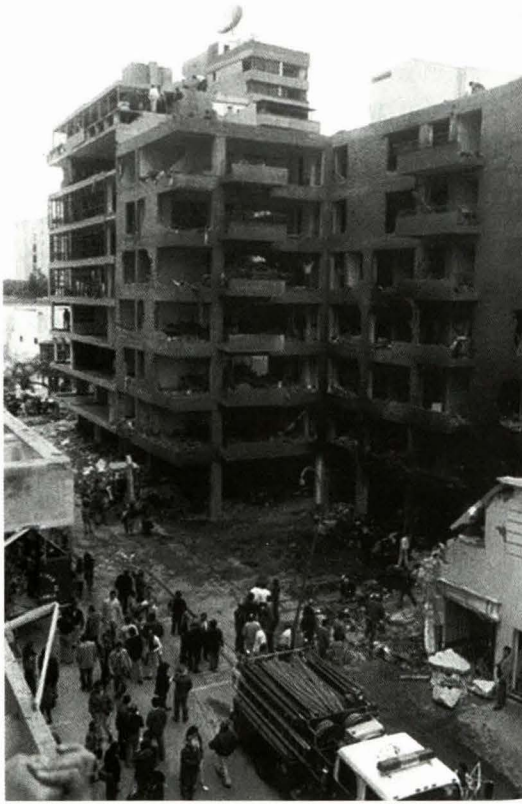
Un primer aspecto son los principales momentos de la cronología programática del movimiento durante la presente década, oportunamente consignados por fuentes oficiales. Como sabemos, la última reunión de dirigentes senderistas con su máximo líder, en la Base Naval, se llevó a cabo en diciembre del año 2000.

- Entre el 18 diciembre del año 2000 y el 23 enero del 2001, en un paraje denominado "Valle Nuevo", ubicado en la margen derecha del río Somaveni, se llevó a cabo una importante reunión dirigenci al. Durante esta reunión se reciben "desde Lima" las directivas precisas para la reorganización de su aparato partidario: "*unir al pueblo contra la dictadura, más fascista, más genocida y más vendepatria, desarrollando más la guerra popular*". Al mismo tiempo, al Comité Regional Huallaga se le encarga llevar a cabo acciones en dicha zona y "*defender las bases de apoyo contra viento y marea*".
- Durante la tercera semana de septiembre del 2003, entre los barrios de "Raucana" y "Huaycán", en la misma capital de la república, se realizó otra reunión de dirigentes en la que entre otros asuntos de importancia se acordó la ratificación de los "responsables políticos" de las distintas "regionales" del Partido para: "*recomponer la estructura partidaria a nivel nacional y desarrollar ofensiva legal para excarcelación de presos*"
- El 16 de enero del 2004 el diario *El Comercio* reproducía una entrevista de la televisión británica al camarada "Artemio". En dicha entrevista, el líder histórico de Sendero Luminoso daba

un plazo de 60 días para "*una respuesta oficial* (...) *por parte del gobierno frente al problema de todos los alzados en armas* (...). *En caso de no haberla, entraremos en una franca guerra que no sé cuando terminará*"; reconocía la potestad para negociar de "su líder Abimael Guzmán"; y ratificaba la posición de su organización de apoyar directamente a los cocaleros.

- En junio del 2006 parte de la cúpula se reunió en el distrito de Carmen Alto, en Huamanga. En dicha reunión, el camarada "Alipio" dispuso la reorganización y recomposición de todos sus mandos, cuadros y militantes, en los ámbitos ideológico, político y organizativo, con el objetivo de reforzar el "trabajo de masas" o lo que es lo mismo, la penetración en las movilizaciones de las organizaciones populares, *para enlazar las luchas de estas con las metas de SL*"
- En agosto del presente año, la dirigencia de Sendero Luminoso volvió a reunirse y, entre anuncios de que ya acabó la etapa del "recodo", afirma haber "superado" la caída de su líder, conseguido la renovación de su dirigencia, reconstituido el aparato partidario y marchar hacia un nuevo Congreso Nacional para una más alta cohesión y para establecer nuevos planes: "*El partido llama a* (...) *desarrollar la guerra popular en todo el país*". Señala que la recuperación de sus fuerzas se hizo en función del crecimiento de los conflictos sociales: "*Las masas están por combatir y resistir* (...) *Ha habido bloqueos de carreteras, toma de aeropuertos, quema de puestos policiales, ataques a establecimientos estatales y a propiedades de la gran burguesía*". *Al mismo tiempo, la línea de Guzmán amenaza: "El partido nos llama a proseguir la guerra popular* (...). *Algunos no sopesaban que la guerra es a muerte*".

A este recuento debemos añadir lo consignado en el informe "Patrones del terrorismo global 2006", elaborado por el Departamento de Estado Norteamericano. El citado documento



La calle Tarata, Lima, al día siguiente del atentado senderista del 16 de julio de 1992, que dejó 22 muertos, más de 100 heridos y cerca de 200 viviendas inutilizadas.

considera que durante el año pasado cientos de senderistas armados realizaron casi un centenar de acciones terroristas en áreas rurales de nuestro país. Indica que SL estaría intentando reconstruirse apoyándose en las universidades y el narcotráfico, como una mayor fuente de ingresos para financiar sus operaciones y para ganar adeptos en las zonas donde se encuentra, como son: las de Huanuco, el Huallaga, el Apurímac y el Valle del río Ene. Precisa también que "*la ausencia del gobierno en estas áreas y el deterioro de la capacidad de seguridad del Perú complicó los esfuerzos para enfrentar la actividad de Sendero Luminoso*".

De otro lado, el presente año, el representante de la Oficina de Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUDD) en Perú y Ecuador, Aldo Lale-Demoz, ha opinado que "*por ahora el tema del senderismo es manejable y no es un problema que pueda desestabilizar al país, pero si no se hace un esfuerzo para tener presencia en los valles cocaleros, obviamente que esto puede generar que en cuatro años*[14] *los rezagos se conviertan en grupos organizados*". Sostuvo que la amenaza siempre estaba latente y que en el campo eso se había podido demostrar. "Es importante que de inmediato haya presencia del Estado en las zonas cocaleras", concluyó.

Un segundo aspecto a considerar es el accionar terrorista atribuible a SL, sea este con o sin la promoción o participación del narcotráfico. Eso no es importante, lo verdaderamente representativo es su creciente capacidad y audacia. Así, es de resaltar que si en 1980 se produjeron 219 acciones terroristas, en el año 2003 fueron 355 y en el 2006 fueron 647, es decir que el año pasado hubo casi tres veces que en el año del "inicio de la lucha armada", y casi el doble que en el 2003. Sin embargo, esta información no es de conocimiento de la mayoría de la ciudadanía o, lo que es lo mismo, esta no le presta la debida y oportuna atención. Pero lo más penoso es que desde el 2005 a la fecha, las principales acciones subversivas han producido la muerte de nada menos que 26 miembros de la Policía Nacional.

Existen *otros aspectos*, no menos importantes por cierto, que se enmarcan bajo el concepto del presente subtítulo, pues las malas señales van más allá de lo descrito. Para tener una más completa idea no podemos dejar de destacar:

- la incomprensión de la verdadera naturaleza del movimiento senderista y la confusión que esta llega a generar;
- la nueva estrategia utilizada por SL de acercamiento y no de enfrentamiento a la población;
- su comprobada cercanía al delito globalizado del narcotráfico y a otros;
- el retorno a filas terroristas de muchos senderistas experimentados, liberados de las cárceles durante los últimos años;
- la innegable existencia de zonas de "casi exclusiva" actividad de subversivos y narcotraficantes;
- su conocida y galopante captación de

14. Plazo, por lo menos, discutible según el suscrito.

jóvenes
- la inocultable infiltración de SL en organizaciones sociales, universidades y no pocas entidades del Estado;

Reflexiones

Ante lo expuesto, parte de la sociedad peruana y de la élite política del país muestran una posición de reiterada minimización, o hasta de ignorarlo. Esta actitud, que en el pasado fue uno de los principales problemas que impidió una oportuna y global reacción frente al germen de la subversión terrorista, sólo nos podría hacer tropezar de nuevo con la misma piedra.

Estamos seguros de que Sendero Luminoso fue uno de los más grandes retos que enfrentó la nación peruana en el siglo XX y creemos que hasta hoy representa un verdadero y significativo peligro, lamentablemente no apreciado en toda su trascendencia y magnitud por los propios peruanos. Es un fenómeno que se encuentra en crecimiento y que junto al narcotráfico constituye la mayor amenaza interna del Perú.

Vanidoso sería de nuestra parte consignar aquí criterios personales como eventuales recomendaciones al escenario expuesto. Evaluación y análisis que deseamos permanezcan como derecho y decisión del lector. Pero no podemos dejar de recordar las palabras que alguna vez tuvimos oportunidad de leer y que, pese al tiempo transcurrido, sorprenden por su vigencia:

"*... el Perú no soportará por mucho tiempo la ausencia de un proyecto nacional definido (...) El próximo lustro puede ser, por tanto, la etapa final de un proceso de frustración colectiva o el inicio de una nueva era de integración y síntesis*"[15].

15. Revista *Perú Económico*, Lima, junio de 1980



Sucedió hace un Siglo

Teniente Primero
Jessica Alvarado Chávez

CRÓNICA NACIONAL

Ejercicios

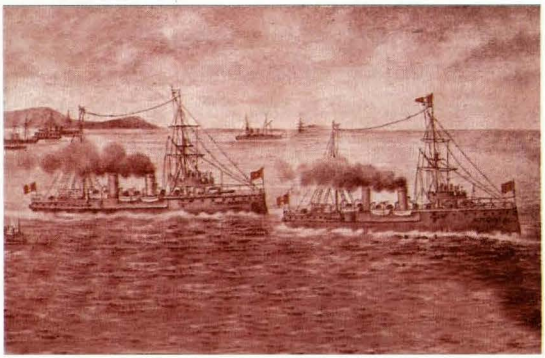
Conforme a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Marina, salieron a la mar los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* a fin de practicar los ejercicios anuales de tiro de artillería y torpedos.

Dichos ejercicios se llevaron a cabo en tres semanas divididas en tres períodos, comprendiendo los dos primeros el tiro de artillería y el último el de torpedos.

Los lugares señalados fueron: un sitio

próximo a Chancay para el *Bolognesi* y cerca de Ancón para el *Grau*.

A las tripulaciones de ambos cruceros se envió una calurosa felicitación por el éxito obtenido.



Cruceros *Almirante Grau y Coronel Bolognesi*

Bibliografía

Se recibió un ejemplar de la obra *Crónicas de la Marina* escrito por el distinguido Capitán de Corbeta señor Manuel I. Vegas y que va dedicada a nuestro querido compañero de Redacción señor Capitán de Corbeta D. Alejandro G. Vinces. En dicho libro se hallan descritos en forma amena y concisa muchos de los hechos notables realizados en la Marina Nacional en los años que llevamos de vida independiente.

Boletín

Consecuente con su patriótica labor de propaganda a favor de la marina nacional la Asociación Pro Marina insertó en su boletín último un artículo que titula "Organicemos la Marina" en el cual, dentro del espacio que permite su formato, aboga por el mejoramiento de la institución pidiendo a los poderes públicos que se ocupen de los puntos que trata sobre organización y adquisiciones y que concretan no solo las aspiraciones de los profesionales sino de todo un país.

CRÓNICA EXTRANJERA

Francia

La creciente importancia de los submarinos y las fundadas expectativas sobre su ventajosa aplicación en la guerra, determinaron reglamentar la formación del personal al servicio de estas embarcaciones. Este personal debió reunir una excelente constitución física, buenas facultades intelectuales y fueron escogidos entre los torpedistas, maquinistas y timoneles. Del personal embarcado, se consideraba la quinta parte como reserva, para atender las bajas por enfermedades, licencias, ascensos, etc. Esta reserva para encontrarse apta en cualquier momento, se ejercitaba en las embarcaciones de este tipo.

El Comandante se embarcaba un mes antes, y bajo las órdenes del jefe de grupo, se puso al corriente de su manejo. El embarque duraba año y medio.

Todos los tenientes de navío pasarán un tiempo embarcados en los submarinos, y para que la preparación fuera más completa, se dictaba durante dos meses un curso especial en Cherburgo y Tolón.

Inglaterra

El crucero acorazado *Warrior*, construido en el arsenal de Pembroke, Inglaterra, realizó sus pruebas de velocidad en febrero de 1907. En una de las tantas pruebas de velocidad, las

máquinas desarrollaron constantemente, durante ocho horas 23.000 caballos, y se aseguró que las pruebas no han sido satisfactorias.

Sus características:

- Eslora 146,3 mm; manga 22,4; calado, 8,23 m; desplazamiento, 13.879 toneladas.
- Coraza: cintura completa, espesor 152 mm, que se levanta hasta la cubierta de la batería.
- Artillería: 6 cañones de 234 mm, y 4 de 190 mm, que se levanta hasta la cubierta de la batería. Las maquinarias de este buque y las de los otros tres de su tipo, fueron construidas totalmente iguales y pueden cambiarse entre sí.

España

Un proyecto sobre construcciones navales y la reorganización de la marina fue aprobado por el consejo de ministros. Este proyecto elevó el presupuesto actual de la marina a la cifra de 50 millones, sea, un aumento en cifras redondas de 15 millones anuales.

El proyecto comprendía el programa siguiente:

a) Reforma y mejoramiento de los puertos militares dotándolos de depósitos de carbón, cuarteles, parques de artillería; en resumen, de todo lo relacionado para el embarque o desembarque;
b) Reforma de los arsenales y talleres; diques de carena, de manera que no sólo los buques nacionales se atendieron.
c) Reforma de la defensa móvil y fija de los puertos y de la costa
d) Empresas de construcciones navales;

El programa de las nuevas construcciones comprendía la de seis acorazados tipo *Lord Nelson*, de los cuales tres serían construidos en Ferrol y tres en Inglaterra; seis cruceros rápidos y varios contratorpederos construidos en Inglaterra.

Actualidad Naval Mundial

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

ARGENTINA
Moderniza sus lanchas rápidas

La Armada Argentina ha comenzado el proceso de modernización de sus lanchas rápidas de ataque de la clase TNC-45 ARA *Intrépida* y ARA *Indómita* en el Astillero Domeq García.

La modernización se realiza en el marco del proyecto "Remotorización y Modernización" e incluyen el reemplazo de los cuatro motores MTU MD 16 V 538 TB90, la instalación de 3 nuevos generadores, un nuevo sistema de Comando y control; el reemplazo del radar de navegación Decca 626, la modernización del sistema de control de tiro optrónico WM-22 con una cámara FLIR y un telémetro laser, así como la actualización de la central de comunicaciones. Ambas naves fueron construidas en el astillero Lürssen de Bremen, Alemania en 1974.

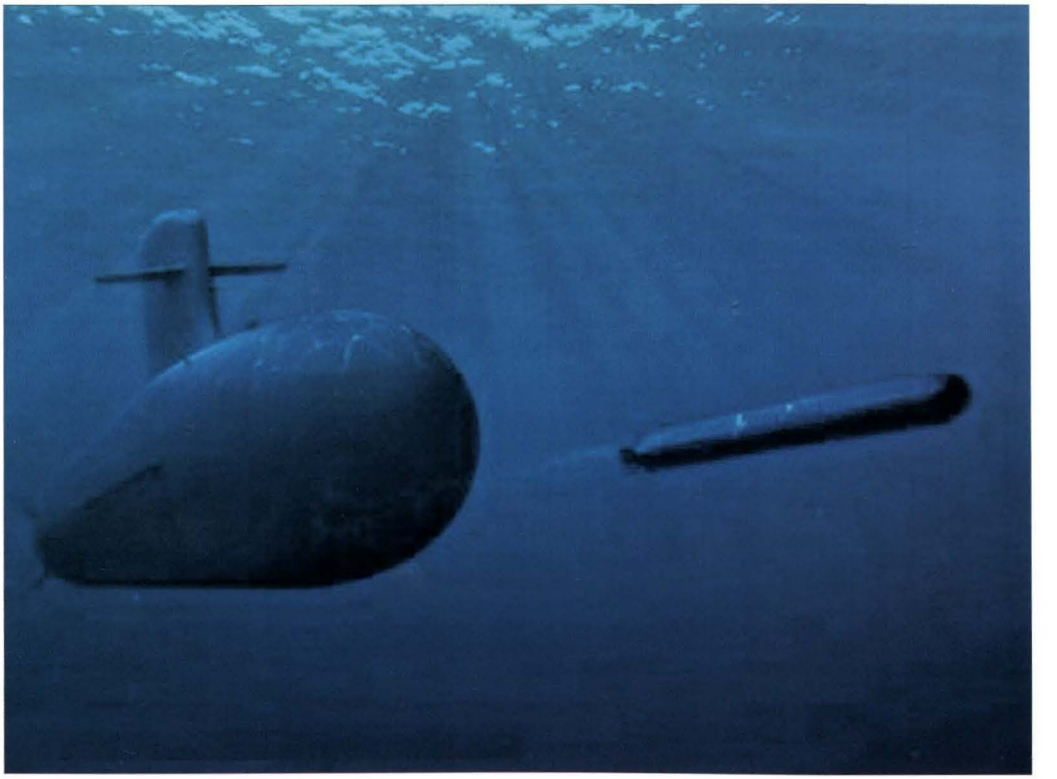


La Armada Argentina ha iniciado la modernización de sus lanchas *Intrépida* e *Indómita*.

BRASIL
Se firma un acuerdo de cooperación con Francia

De acuerdo al memorándum de entendimiento firmado el 29 de enero entre los Ministros de Defensa de ambos países, se firmó el 12 de febrero un acuerdo presidencial de Cooperación en Defensa por el cual DCNS y Eurocopter proporcionarán transferencia tecnológica para la construcción de dos submarinos tipo Marlin (derivado del Scorpene) y 50 helicópteros Cougar de fuselaje de fibra de carbono.

Los submarinos serán construidos en el Arsenal de Marina de Río de Janeiro (AMRJ), con los mismos sistemas y sensores recientemente adquiridos a la Empresa Lockheed Martin filial Sistemas Marítimos, para el programa de modernización de los cinco submarinos tipo 209 clase Tupi ($35,3 millones). Como parte del acuerdo, los pilotos de la marina francesa podrán entrenar en el portaaviones Sao Paulo, actualmente en reparaciones en el AMRJ.



La Marina de Brasil proyecta la construcción de dos nuevos submarinos tipo *Marlin* de diseño francés.

CHILE
La Armada firma acuerdo con marinas europeas

El 29 de enero las Armadas de Holanda, Portugal y Chile firmaron un MoU (*Memorandum of Understanding*) en Lisboa para cooperar en la operación y mantenimiento de sus fragatas clase M.

El acuerdo cubre las áreas de entrenamiento, mantenimiento, repuestos y modernización, estando previsto que Bélgica también firme el acuerdo en breve.

ASMAR firma dos contratos con DCNS

El 22 de diciembre la empresa francesa DCNS firmó con ASMAR dos contra-

Adquisiciones chilenas de armamento en los últimos 10 años

Contrato	Suministro	Fabricante	Costo	Entrega
Oct. 2007	Tres C-295 patrullaje marítimo (misiles y torpedos)	EADS	$120 millones	2009
Ago. 2007	Dos A310 MRTT transporte/tanqueros	EADS	$104 millones	2007-08
Feb. 2006	140 tanques Leopard II A4	Alemania	$125 millones	2007-09
2006	139 vehículos combateYPR-765 IFV	Holanda	?	2006-07
2006	Misiles Rafael Spike ATGM	Israel	?	2006
Dic. 2005	18 aviones F-16 MLU	Holanda	$185 millones	2006-07
Jun. 2005	Tres fragatasTipo 23 (misiles Harpoon, Seawolf)	UK	$348 millones	2007-08
Nov. 2004	24 tanques M-109 howitzers autopropulsados	Suiza	?	2006
Abr. 2004	Dos fragatas clase L y dos fragatas clase M (misiles Harpoon, Sea Sparrow, SM-1)	Holanda	$350 millones	2005-07
Dic. 2002	Una fragata Tipo 22 (misiles SeaWolf)	Inglaterra	$45 millones	2003
Ene. 2002	Seis aviones F-16C Block 50, Cuatro F-16D Block 50 (misiles AMRAAM)	EEUU	$660 millones	2006
2000	70 tanques Leopard I-V	Alemania	?	2000
1998-99	219 tanques Leopard I-V	Holanda	?	1998-99
Dic.97	Dos submarinos Scorpene (misiles SM-39 exocet,torpedos Blackshark)	Francia-España	$481 millones	2006-07

Nota: Se encuentra pendiente la adquisición de helicópteros para las FF.AA.

tos a un costo superior a los 10 millones de euros; el primero para el suministro y modernización del sistema de combate de los dos submarinos ecuatorianos y el segundo para la asistencia técnica y de equipamiento para efectuar el corte de casco de dichos submarinos en los trabajos de modernización, recorrido y mantenimiento de un contrato recientemente firmado y que asciende a 120 millones de dólares.

La modernización del sistema de combate consistirá en el suministro del sistema integrado SUBTICS (instalado en los Scorpene) con interfase para un posible suministro de torpedos de la empresa WASS (Blackshark); asimismo, la asistencia técnica comprenderá el corte de casco, retiro de motor de propulsión, máquinas y generadores para su recorrido, reemplazo y mantenimiento.

ECUADOR
Se adquieren fragatas chilenas

El 7 de febrero del 2008 el Ministerio de Defensa del Ecuador y la Armada de Chile suscribieron en Talcahuano un contrato por el cual el primer país adquiere dos fragatas clase *Leander*, recientemente dadas de baja en Chile.

La ceremonia se realizó sobre la PFG 06 *Almirante Condell*, que junto a la PFG 07 *Almirante Lynch* son las dos naves a ser transferidas a un costo aproximado de 24 millones de dólares. Además de las autoridades de ambos países participaron también 120 marinos ecuatorianos destacados a Chile para recibir a las fragatas.

Las fragatas están siendo puestas en condiciones por ASMAR (Astilleros y Maestranzas de la Armada) como paso previo a su traspaso. Se estima que un total de



La Armada del Ecuador ha adquirido dos antiguas fragatas clase *Leander* en Chile.

240 marinos y técnicos ecuatorianos serán enviados a Chile, en donde participarán de la fase de entrenamiento en la mar y del transporte de las naves a Ecuador.

Se estima que las unidades adquiridas estarán operando en Ecuador entre mayo y septiembre del 2008. Allí reemplazarán a las actuales *Morán Valverde* y *Eloy Alfaro,* unidades que también pertenecen a la clase Leander, las cuales presentaban problemas en el casco y en sus sistemas de propulsión.

ESPAÑA
Fue lanzado al mar Buque de Proyección Estratégica (BPE)

El BPE *Juan Carlos I* será el navío de mayor tonelaje y dimensiones de la Armada española y podrá ser utilizado como plataforma para aeronaves (portaaviones alternativo), como buque anfibio para Infantería de Marina o como buque de proyección de fuerzas del Ejército de Tierra y en misiones de apoyo humanitario. Tiene 230 metros de eslora, una dotación de 243 marineros y capacidad para el transporte de tropas, lanchas, vehículos de desembarco y una plataforma para 30 aeronaves.

En su construcción, a cargo de la empresa española Navantia, se han invertido 360 millones de euros. En una



Instantes en que el buque de Proyección Estratégica español *Juan Carlos I* es botado al mar.

primera fase contará con cañones de 20 milímetros y ametralladoras de 12,7 milímetros, y en un futuro manejará un sistema antimisil de Defensa de Punto (tipo ESSM o RAM). En su cubierta de vuelo, de unos 200 metros de longitud, podrán despegar y aterrizar aviones de despegue vertical y cuatro helicópteros "Chinook" o 6 SH-3D o NH-90. También cuenta con hospital a bordo.

URUGUAY
Se adquieren dos fragatas

El 14 de marzo de 2008 se firmó en Lisboa el contrato para la incorporación a la Armada Nacional de Uruguay, de dos fragatas portuguesas de la clase *Joao Belo* construidas a mediados de la década de los años 60.

Ambos buques vendrán con la totalidad de los equipos que tenían incorporados cuando estos navíos sufrieron una significativa modernización en los noventa.

Las unidades se transfieren en *leasing* con opción a venta a un costo total de 13 millones de euros, pagaderos en seis cuotas anuales.



La Armada Nacional de Uruguay ha adquirido en Portugal dos Fragatas de la clase *Joao Belo*.

Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

Cadetes navales realizaron Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX 2008)

Con el propósito de complementar y perfeccionar los conocimientos que reciben en su Alma Mater, cadetes de cuarto y segundo año de la Escuela Naval del Perú, realizaron su Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX 2008), el que en esta oportunidad incluyó una visita al puerto de Vladivostok en Rusia, escala que hace más de 30 años no se realizaba.

A bordo del B.A.P. *Mollendo* (ATC-131), se embarcaron 167 cadetes navales, con 6 cadetes invitados de la Escuela Militar de Chorrillos, 3 cadetes de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea, 4 de la Policía Nacional del Perú, 6 de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, así como dos cadetes de la Armada de la República de Bolivia, dos cadetes de la Armada de la República de Ecuador, uno de la Armada de la Republica de Chile y dos oficiales guardiamarinas de la Armada de la República de Brasil.

Estos futuros oficiales de Marina viajaron por espacio de 108 días de los cuales 81 fueron a bordo y 27 permanecieron



B.A.P. *Mollendo* (ATC-121) amarrado en el puerto de Hong Kong en la República Popular de China



B.A.P. Mollendo arribando al puerto de Busar en Corea

en puerto. La primera escala que realizó el B.A.P. *Mollendo* fue en el puerto de Papeete en la Polinesia Francesa, donde arribaron el 23 de enero.

Después de 21 días de navegación, el 16 de febrero arribaron a Hong Kong en la Republica China, en donde los cadetes



Oficiales de la Armada Rusa despidiendo al Comandante del B.A.P. *Mollendo* y a su dotación

tuvieron la oportunidad de visitar la Base de la Policía Marítima y la Base Naval de Stonecutters Island.

En esta oportunidad, el Comandante del B.A.P. *Mollendo* fue el Capitán de Fragata Gonzalo Carrera, quien a su llegada a Shangai en la Republica China, presentó sus saludos protocolares al Comandante de la Base Naval, Contralmirante Liao Shining y al Director de la Oficina de Asuntos Exteriores de la Municipalidad de Shangai, Yang Guo Qiang.

El 28 de febrero arribaron a Busan en Corea del Sur, siendo recibidos por el Comandante de la Flotilla de Superficie Nro.



Cadetes navales saludando a sus homólogos coreanos

5 de la Armada de Corea, Contralmirante Lee Ki-Sik acompañado de autoridades y personal naval. Se inició el cronograma de actividades con la visita de dos buques de la Armada de Corea, el Dae Cheong (AOE-58) y el Kang Gam Cham (DDH-979). Asimismo, recorrieron las instalaciones de la Academia Naval de la República de Corea, en donde pudieron compartir con sus homólogos. Finalmente, cadetes, oficiales peruanos y autoridades de dicho país visitaron el Cementerio de las Naciones Unidas.



Visita protocolar al Alcalde interino de la ciudad de Vladivostok en Rusia

Después de más de 30 años, el 4 de marzo, el B.A.P. *Mollendo* arribó al puerto de Vladivostok en Rusia en donde su llegada causó gran expectativa y convocó a muchos medios de comunicación local, quienes se mostraron interesados en conocer más de cerca la rutina de los cadetes y su formación naval, además de saber cuál era el propósito de la Marina de Guerra del Perú al llevar una exposición cultural-comercial a este país.

Continuando la travesía, el 10 de marzo arribaron a Tokio, Japón, en donde permanecieron 4 días. Después de 10 días de navegación llegaron a Hawai en Estados Unidos de America y posteriormente a Seattle (EE.UU.). Finalizando el viaje de instrucción en San Diego (EE.UU.), para retornar al puerto del Callao el 25 de abril.

Durante su estada en cada puerto, el B.A.P. *Mollendo* abrió sus puertas al público en general, para que pudieran apreciar la muestra itinerante de la cultura peruana, que incluía una exposición de trabajos artesanales, turísticos y arqueológicos, una exposición museográfica a cargo del Museo de la Nación, así como la oferta exportable de la industria nacional constituida por el pisco, vino, café, entre otros productos de creciente demanda en el mundo.



Cónsul General del Perú en la República Popular China, Embajador Jaime Pomareda, visitando la feria itinerante

Esta exposición cuenta con la colaboración de organismos públicos y privados, entre ellos: Programa Mi Pequeña Empresa del Ministerio de Trabajo, ADEX, PROMPERU, PROMPEX, Instituto Yachaywuasi, Instituto Nacional de Cultura, Museo de la Nación y el Ministerio de Relaciones Exteriores.



Cadetes en puesto de maniobra durante el zarpe del *B.A.P. Mollendo* en la Base Naval de Pearl Harbor en Hawaii

Jefe del Distrito de Capitanías Nº 11 de la Guardia Costera de los Estados Unidos de Norteamérica visitó a la Organización de Capitanías y Guardacostas

El Jefe del Distrito de Capitanías Nº 11 de la Guardia Costera de los Estados Unidos de Norteamérica, Contralmirante Craig Bone, del 24 de febrero al 1 de marzo, realizó una visita oficial a la organización de Capitanías y Guardacostas, en el marco de las relaciones de cooperación en el ámbito profesional y operacional existentes entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de los Estados Unidos de América.

Durante su permanencia en la ciudad de Lima, visitó al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías y al Director General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Fergan Herrera Cuntti. Asimismo, recorrió las instalaciones de la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao y la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

Posteriormente, acompañado por el Director General de Capitanías y Guardacostas, se trasladó a la ciudad de Iquitos, donde visitó al Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante José Cueto Aservi y al Jefe del Distrito de Capitanías Nº 5, Contralmirante Víctor Pomar Calderón .

Durante su estancia en Iquitos recorrió los ambientes de la Escuela de Operaciones Ribereñas y efectuó una navegación por el río Amazonas, en donde presenció el accionar de las Lanchas de Interdicción Ribereña en su lucha contra el tráfico ilícito de drogas.



El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, recibe el saludo protocolar del Contralmirante Croij, Jefe del Distrito de Capitanías Nº 11 de la Guardia Costera de los EE.UU.

Conferencia Final de Planeamiento para las Operaciones Unitas 49 - 08 Fase Pacífico

Delegaciones navales de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, México, Estados Unidos de América y el Perú, participaron de la Conferencia Final de Planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS 49 – 08, Fase Pacífico, llevada a cabo del 4 al 7 de marzo en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval de la Marina de Guerra.

El Operativo UNITAS, en su cuadragésima novena versión, se realizará entre el 20 de junio y el 2 de julio y tendrá como país anfitrión al Perú, por lo cual nuestro país ha invitado a este importante evento a la Armada de Argentina y México, para proyectar los lazos de amistad entre los países de nuestro continente.

La Conferencia comprendió diversas reuniones de trabajo, en las cuales se afinaron los diferentes temas que permitirán el buen desarrollo de los ejercicios UNITAS 49-08, entre ellos la cantidad y tipo de buques, aeronaves y submarinos con las que participarán durante las operaciones, las líneas de comunicaciones a ser usadas, los tipos de ejercicios a realizar, los cuales incluyen ejercicios entre buques de superficie, aeronaves y submarinos, así como los aspectos logísticos que requerirán las diferentes unidades una vez que lleguen a nuestro país.

Estos ejercicios, que se realizan anualmente, tienen por finalidad entrenar para conducir operaciones militares diferentes a la guerra (contrabando, narcotráfico, piratería, terrorismo internacional, etc.), en forma conjunta y combinada, empleando una fuerza de tarea multinacional.

Cabe resaltar que en noviembre del año pasado las delegaciones navales también se reunieron en nuestro país con la finalidad de iniciar las coordinaciones iniciales del Ejercicio Multinacional UNITAS 49-08 Fase Pacífico.



Durante la Conferencia los delegados navales presentaron diferentes temas para el desarrollo del ejercicio UNITAS 99-08.

Marina de Guerra demostró profesionalismo en juegos de guerra

Con singulares ejercicios en alta mar y demostraciones de destreza combativa, las fuerzas operativas de la Marina de Guerra del Perú demostraron no solo su alta preparación para enfrentar cualquier misión, sino también su profesionalismo y pericia marinera.



El B.A.P. *Bolognesi* participó en el despliegue realizado a 20 millas del Callao

El Ministro de Defensa, acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, y el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, presenció los ejercicios programados en alta mar, a abordo del B.A.P. *Bolognesi*.

Las maniobras en el mar se realizaron detrás de la isla San Lorenzo, a 20 millas del puerto del Callao.

Los sumergibles *Islay* y *Antofagasta* atacaron al B.A.P. *Bolognesi*, dando inicio al primer ejercicio: una guerra submarina. En este simulacro, el Ministro constató el poder de las unidades submarinas al ponerse de manifiesto su principal ventaja: el factor sorpresa. De manera simultánea, una lancha de interdicción a cargo de efectivos de la Fuerza de Operaciones Especiales, demostró su gran capacidad de acción al insertar en el mar un bote zodiac con efectivos a bordo, quienes minutos después detonaron un explosivo. Luego hizo su aparición un avión Antonov AN-32B, sembrando en la zona paracaidistas de esta misma Fuerza, así como un bote zodiac, acción que impresionó por su perfecta sincronización.

El último ejercicio comprendió la tradicional transferencia de carga ligera desde el B.A.P. *Bolognesi* hacia dos corbetas misileras, pudiéndose apreciar la gran pericia marinera de las dotaciones de las tres unidades participantes.

Finalizado los ejercicios con el raudo acercamiento de la fragata misilera B.A.P. *Carvajal*, el Ministro y el Comandante General de la Marina, procedieron a abordar el helicóptero *Bell-206* para dirigirse a la Base Naval del Callao.



EL Ministro de Defensa, Ántero Flores Aráoz, presenció con atención las diferentes demostraciones a cargo del personal de Marina



Los submarinos B.A.P. *Islay* y B.A.P. *Antofagasta* demostraron su capacidad naval

En tierra, el Ministro de Defensa se dirigió al Campo de Maniobras, donde un Grupo de Reacción Inmediata de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, detuvo una embarcación pesquera sospechosa de transportar carga ilícita. Al observar que los tripulantes oponían resistencia, el Grupo de Reacción Inmediata, a bordo de una patrullera guardacostas, simulada por una camioneta, procedió a usar granadas de estruendo, con el objetivo de aturdir a los delincuentes, de igual forma utilizó armas no letales que contienen cápsulas de polvo pimienta, las que al contacto con el cuerpo, provocan asfixia y un intenso dolor. Luego la patrullera se abarloa por la banda de estribor de la embarcación para intervenirla, logrando reducir y registrar con rapidez a los delincuentes, así como realizó una correcta inspección de todos los compartimentos de la nave, siguiendo los procedimientos legales y de acuerdo al nivel de fuerza que se presenta en cada situación.

A continuación, el Pelotón de Control de Disturbios Civiles de la Policía Naval, se enfrentó a un grupo de manifestantes que alteraban el orden público realizando destrozos e incendiando un vehículo de propiedad privada. El Jefe de Pelotón, ante la progresiva agresividad, ordena formar un muro de contención para protegerse y lanzar granadas de estruendo y potes fumígenos, logrando que los desadaptados retrocedan. Identificados los líderes, son capturados por la Unidad Canina, en tanto que el Jefe del Pelotón ordena se despliegue una escuadra de escopeteros en avanzada, formando un anillo de seguridad de 360 grados. A los pocos minutos y ya en posición de avanzada, reducen enérgicamente a los manifestantes, restableciendo finalmente el orden interno. La fuerza de control se reúne quedando nuevamente en posición y listos para cualquier otro evento similar que se pueda suscitar.



El grupo de reacción inmediata de la Comandancia de Operaciones Guardacostas también participó en este operativo

El Ministro presenció también diferentes eventos a cargo de la Fuerza de Infantería de Marina, entre ellos, una exposición de uniformes que utilizan los efectivos de cada unidad de combate, armas (ametralladoras, pistolas, fusiles de asalto, armas orgánicas de 9 mm, obuses



El pelotón de control de disturbios civiles de la policía naval se enfrentó a un grupo de manifestantes

de 122 mm), equipos especiales y vehículos multipropósitos VLAT y BMR. Asimismo, la Fuerza de Infantería de Marina realizó la demostración de una operación de rescate de rehenes, en los ómnibus, en donde los infantes mimetizados en el terreno y confundidos como personal civil logran una mayor sorpresa y el éxito de la misión.

Seguidamente, efectuaron el control de un "edificio" para rescatar rehenes; elaborando un minucioso plan los especialistas ingresaron al recinto, utilizando los techos del edificio para poder descender usando cuerdas y entrar por las ventanas. Entretanto los francotiradores se encuentran en las edificaciones posteriores esperando la cuenta regresiva del Jefe de la Operación.

Por otra parte, los grupos de intervención rápida ingresaron al inmueble utilizando explosivos para crear vías de penetración en las paredes, puertas y ventanas, hasta lograr reducir a los subversivos y rescatar a los rehenes.

Las demostraciones a cargo de la Fuerza de Infantería culminaron con el control de inmuebles en interiores, en donde utilizaron munición real, reafirmando una vez más el alto nivel de preparación y profesionalismo del Infante de Marina.

Finalmente, el Ministro de Defensa recorrió las instalaciones de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, el Buque Insignia Almirante Grau y el Servicio Industrial de la Marina (SIMA).



Personal de la Fuerza de Infantería de Marina realizó la demostración de una operación de rescate de rehenes

Despliegue operacional en la Costa Norte del Perú

La Marina de Guerra del Perú como parte de sus actividades de entrenamiento anual, realizó un despliegue operacional denominado Costa Norte-1, conformando el Grupo de Tarea 75.1, bajo el mando del Capitán de Navío César Linares Roca.

El Grupo de Tarea estuvo integrado por la fragata misilera, clase Lupo, B.A.P. *Palacios*, la corbeta misilera, B.A.P. *Larrea*, la patrullera de costa, B.A.P. *Río Ocoña*; y en adición, elementos aéreos por incorporarse, así como un Grupo de Salvamento, un Grupo de Operadores Especiales, representantes de la Autoridad Marítima embarcados y personal móvil de inteligencia, con los cuales se desarrollaron una serie de actividades operativas y en puerto.

Durante el despliegue, las unidades navales visitaron los puertos de Paita, Zorritos, Talara, Bayóvar, Islas Lobos, Salaverry y Chimbote, además de otras caletas y puertos menores.

La visita de las unidades navales a la zona norte del país, buscó estrechar los vínculos de amistad con la ciudadanía en general, realizando actividades de apoyo a la población, en coordinación con las autoridades locales y las Capitanías de Puerto y Estaciones Navales de las zonas visitadas, así como también visitas guiadas del público a los buques que intervinieron en el Operativo Costa Norte-1.

El 13 de marzo se dio inicio al Entrenamiento Operacional Costa Norte -1 con una rigurosa inspección TID, a cargo del personal del Servicio de Policía Naval, zarpando las Unidades de Superficie del Callao en demanda del puerto Paita.



El personal de Marina demostró su capacidad operativa en el mar

En tránsito se efectuaron aproximaciones, ejercicios de reacción rápida, transferencias de carga ligera, ejercicios de interdicción marítima, entre otros, elevando el nivel de alistamiento operacional de las unidades participantes, además de verificarse la adaptabilidad de los medios en la ejecución de acciones militares orientadas a la lucha contra los ilícitos en el ámbito marítimo. De igual manera, se incrementó el control marítimo y la presencia naval en los puertos del litoral del norte y en el dominio marítimo.

Durante su permanencia en el puerto de Paita, se ejecutó una operación SAR en el área, con capacidad de reacción, en la cual a través del B.A.P. *Río Ocoña*, se logró rescatar a una embarcación pesquera al garete, la misma que fue remolcada y asistida hasta el puerto de Paita.

El 17 de marzo se fondeó en el puerto de Zorritos, realizando diferentes eventos, como búsqueda y traqueo de contactos de



Durante el despliegue de operaciones las unidades navales visitaron diferentes puertos del norte del país

superficie con la aeronave *B-200*, ataque aéreo para entrenamiento de guerra antiaérea, operaciones de interdicción marítimas y ataque a unidades con lanchas rápidas vectoreadas.

El arribo a Talara se dio el 19 de marzo, continuándose con los ejercicios de interdicción marítima, entre otros.

Al siguiente dia, fondearon en la Bahía de Bayóvar, realizando acciones de búsqueda y traqueo de contactos de superficie con la aeronave *B-200*, para vigilancia del dominio marítimo en las áreas comprendidas entre Talara y Bayóvar hasta las 200 millas. Asimismo, se entrenaron procedimientos de guerra antiaérea, autodefensa con ataque de hombres rana y/o saboteadores así como otros del área de comando y control y de maniobra y navegación.

En transito hacia la Isla Lobos de Tierra, el B.A.P *Palacios* efectuó una intervención sobre la embarcación pesquera Marcelito – 1, a través de sus dotaciones de presa y grupo de seguridad OES, en presencia del representante de la Autoridad Marítima embarcado, aplicando los correspondientes avisos de infracción por incumplimiento de las directivas de permiso de zarpe, carencia de documentación y equipos de seguridad además de poner en riesgo la vida de menores de edad, embarcados como dotación

Durante el recorrido por Isla lobos de Tierra se inspeccionaron las instalaciones de la Isla con personal OES y las embarcaciones surtas en la bahía por personal de dotación de presa del B.A.P. *Palacios*, aplicándose de igual manera reportes de infracción a las embarcaciones. Simultáneamente, el B.A.P. *Larrea* realizó similares actividades, en Isla Lobos de Afuera.

Luego de un *rendezvous* al sur de Isla Lobos de Afuera, las unidades procedieron en demanda del puerto de Salaverry, arribando a puerto el 22 de marzo. Durante su permanecía, se ejecutaron diferentes actividades en puerto.

Por su parte el B.A.P. *Río Ocoña*, fue destacado para cumplir tareas de Salvamento y Rescate reportadas por la Capitanía de Talara, lográndose identificar a la embarcación pesquera *Albatroz* dada



En el operativo Costa Norte - I, se realizaron ejercicios de transporte de carga ligera, entre otros.

por perdida desde el día 19 de m arzo y que al momento de ser intervenida pudo verificarse que se encontraba ilícitamente suplantando a otra embarcación pesquera, con el fin de evitar las acciones de ley. Adicionalmente, el B.A.P. *Río Ocoña,* durante su patrullaje capturó a la embarcación pesquera ecuatoriana Alejandra, en faena de pesca ilegal en nuestro mar territorial, la misma que fue puesta a disposición de la Capitanía Marítima de Paita para las investigaciones correspondientes. Al término de estas intervenciones, el B.A.P. *Río Ocoña* se reincorporó al GT 75.1 en el puerto de Salaverry hasta el 24 de marzo, en que fuera destacado a órdenes de la Comandancia de Operaciones Guardacostas para continuar con las actividades de patrullaje marítimo en la zona norte del país.

El Grupo de Tarea 75.1 arribó al puerto de Chimbote el 24 de marzo amarrando al muelle ENAPU, en donde fueron recibidos por las autoridades navales de la zona. Posteriormente, el Comandante del GT 75.1 y el Comandante del B.A.P *Larrea*, presentaron su saludo protocolar a la Alcaldesa de la Municipalidad Provincial del Santa, al Obispo de la Diócesis de Chimbote, al Presidente de la Corte Superior del Santa y al Alcalde Municipal del Distrito de Nuevo Chimbote.

El segundo día de permanencia se realizó una Conferencia de Prensa a bordo del B.A.P. *Palacios*, con asistencia de los medios de prensa local quienes cubrieron las actividades del GT. Asimismo, se ejecutaron tres actividades de apoyo a la población en colegios, avenidas y plazas de la localidad.

El Grupo de Tarea, el 27 de marzo, zarpó en demanda del Callao, tras concluir satisfactoriamente el Entrenamiento Operacional Costa Norte-1. en donde las diferentes unidades se reincorporaron a sus respectivas Comandancias Operativas y Direcciones.

Autoridades de la Armada Militar de Italia presentaron su saludo protocolar al Comandante General de la Marina

El Secretario General de la Defensa de Italia, General de Cuerpo de Armada Gianni Botondi y Director General de Construcciones y Armamento Naval del Ministerio de Defensa de Italia, Almirante de Escuadra Dino Nascetti, presentaron su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, durante su visita oficial en el Perú.

Los oficiales visitantes fueron acompañados por el Contralmirante Carlos Chanduvi Salazar, el Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo y el Agregado de Defensa de Italia en Chile y Concurrente en el Perú, Capitán de Navío Marcello Bernard.

Durante la reunión se abordaron diversos temas de interés entre ambas Marinas, especialmente en el campo de



El Comandante Gemeral de la Marina recibió al Secretario General de la Defensa de Italia y Director General de Construcciones y Armamento Naval del Ministerio de Defensa en Italia durante su visita oficial

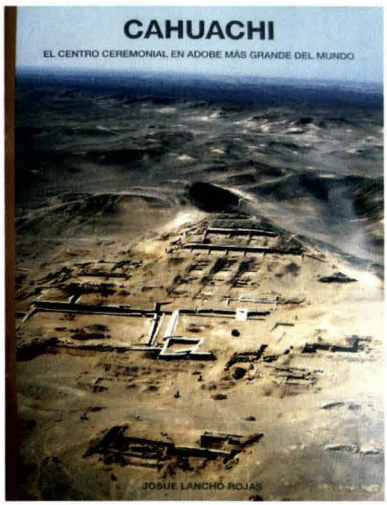
cooperación en las áreas de personal y material, así como propuestas para el intercambio de experiencias en temas relacionados a ciencia y tecnología.

La comitiva italiana continuó sus actividades presentando sus saludos a las diferentes autoridades de la Fuerzas Armadas, el Comando Conjunto y el Ministerio de Defensa. Asimismo, realizaron una visita informativa al SIMA- Callao.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Lancho Rojas, Josué
Cahuachi: El centro ceremonial en adobe más grande del mundo
Nasca, Casa Andina Classic, 2008
16 pp., fotos, retratos



Dice Hermann Buse en su tomo de la *Historia Marítima: Época prehispánica*, que "cuando llegaron los españoles al promediar la primera mitad del siglo XVI, florecían o habían florecido magníficas culturas en la costa", y el mar había favorecido el florecimiento de estos pueblos marítimos "de milenaria estirpe que en los valles y quebradas, en las tierras ganadas al desierto, a lo largo de las playas o al pie de los promontorios, ora habitante de villorrios, ora de urbes inmensas, sencillo en sus etapas aurorales y refinado y lujoso en los periodos clásicos, había levantado un edificio cultural que aún asombra a la humanidad". Es el caso de la cultura Nasca. Los restos de su centro ceremonial en Cahuachi, son evidencia del gran influjo que ejerció entre los pueblos del sur del Perú.

Cahuachi, centro ceremonial nasqueño de profunda significación en la región costera del sur del Perú, aparece en los años 300 a 400 a. de C. con una connotación de santuario en una pequeña sociedad que pasa a ser dominada por la clase sacerdotal. A lo largo del tiempo va adquiriendo una predominancia que se evidencia en su arquitectura monumental en la que

dominaba el Templo del Escalonado, construido de adobes cónicos. Más adelante, alrededor de los 300 a 400 años d. C., la construcción de la Gran Pirámide y el Gran Templo manifiestan que Cahuachi había alcanzado la categoría de capital teocrática. La decadencia traumática de Cahuachi, alrededor de los años 300 a 400 d. C., y su posterior destrucción entre los 450 a 500 años d. C., constituían un profundo misterio.

El doctor Giuseppe Orefici, a cargo del Proyecto Nasca desde el año 1997, respaldado por las 145 excavaciones realizadas en los veintidós conjuntos templares, da una interpretación de las razones de la decadencia y destrucción de Cahuachi. Señala que su destrucción fue debida a dos catástrofes acaecidas entre los años 350 y 400 d.C.: un terremoto seguido de un gigantesco aluvión, debieron tener un terrible impacto psicológico en la gente del lugar, devotos de las divinidades de Cahuachi. Frente al desolador panorama de los destruidos templos en honor de sus dioses, en el imaginario colectivo responsabilizaron a los seres divinos. Para aplacar la ira divina habrían ejecutado masivos sacrificios humanos, y finalmente procedieron a la destrucción del centro incendiándolo en feroz reproche a los cielos. Dice Orefici que, finalmente, en un hecho que es inexplicable en nuestros días, pero coherente con el cosmocentrismo americano, los escombros fueron cubiertos y sellados con una gruesa capa de arcilla. Cahuachi quedó convertido en necrópolis perenne.

Cahuachi se encuentra en las cercanías de la Pampa de Jumana, sitio de las Líneas de Nasca, considerada como centro ceremonial abierto, respecto del cual Josué Lancho no duda en atribuir una relación lógica y vinculante con el santuario de Cahuachi.

Esta publicación de Josué Lancho Rojas, historiador nasqueño, presenta los trabajos desarrollados por el Centro de Investigaciones Arqueológicas Precolombinas presididas por Giuseppe Orefici en la zona de Cahuachi, provincia de Nasca, que han permitido establecer la presencia del antiguo hombre en la región desde el Periodo Pre-cerámico (4 282 años a. C), hasta su abandono como Centro Ceremonial, el año 400 d. C. Incluye información sobre la arquitectura del centro ceremonial, describiendo la Gran Pirámide y el Templo del Escalonado. El Proyecto de Orefici incluye también excavaciones en Estaquería, importante centro ceremonial ubicado a 4 km al oeste de Cahuachi. Está constituido por un conjunto de 240 estacas de guarango, de allí su nombre. Diversas hipótesis intentan explicar su función y finalidad, y de acuerdo con ellas se le define como Gran Reloj Solar, anfiteatro anatómico, y también observatorio astronómico.

En fin, esta fina publicación bellamente ilustrada con bellas fotos del lugar, no hace sino acrecentar el profundo interés mundial que suscita la enigmática tierra de Nasca.

González de Canales y López Obrero, Fernando
Catálogo de pinturas del Museo Naval t. IV: Pintura de historia marítima y de batallas navales y combates navales en la Jurisdicción Central de Marina.
Madrid, Ministerio de Defensa, Armada Española, 2001.
436 pp. ilus., retratos



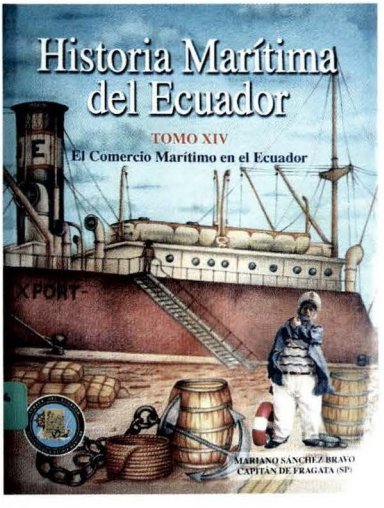
El tomo IV de la Colección Catálogo de pinturas del Museo Naval recopila la rica colección iconográfica del Museo Naval de España. Para una mejor apreciación de las obras, el volumen comprende dos secciones: "Pintura de Historia Marítima" y "Batallas y combates navales"; en cada obra se ha recogido una síntesis de los aspectos más característicos del motivo representado, ya fuere un hecho histórico o un combate naval. La Sección I, Pintura de Historia Marítima, comprende los hechos históricos no relacionados directamente con la mar, la acción española en el Nuevo Mundo, hechos históricos navales, temporales y naufragios, actividades a bordo de los buques, uniformes, estandartes y escudos del pasado. En la Sección II, Batallas y combates navales, comprende: Buques más sobresalientes que se citan con sus características y síntesis histórica. Incluye además una interesante bibliografía, las notas biográficas de los pintores y, finalmente, cuatro índices: alfabético por autores y sus obras, de retratos por número de Catálogo, alfabético de los cuadros, onomástico y toponímico.

En todos los casos se registran los datos del pintor, técnica con que está realizada la obra y su descripción física, así como una breve síntesis de la historia del cuadro, desde su realización hasta la llegada al Museo Naval.

Algunas de las pinturas de esta colección son de especial de interés para los peruanos, pues corresponden a las naves que participaron en la contienda de 1866 entre la corona española y las repúblicas aliadas de Perú, Chile y Ecuador, por la cual se decidiera por última vez la separación de las colonias de España. Por ejemplo, tenemos el óleo que representa la escuadra de Casto Méndez Núñez en Santiago de Cuba el año 1867, un año después de los combates de Abtao y el Callao. Una acuarela y un óleo que representan la fragata de hélice Berenguela pasando por el Canal de Suez el 20 de noviembre de 1869), con motivo de su inauguración. La fragata Resolución en la Isla de los Leones, en

las Malvinas, y el teniente de navío de la fragata Resolución D. Cecilio de Lora llegando al puerto Stanley después de la campaña en el Pacífico de 1866; el combate del río Tumbes entre la corbeta Castor y la fragata inglesa Enrique (2 de octubre de 1800); ataque dado en el Callao por la escuadra del almirante Lord Cochrane a la española del brigadier Vácaro (28 de febrero de 1819), 2 óleos; Combate de Abtao. Fragatas Villa de Madrid y Blanca, 7 de febrero de 1866, 2 óleos; Combate del Callao (2 de mayo de 1866), 2 óleos; Momento en el que cae herido el brigadier Casto Méndez Núñez en el puente de la fragata Numancia frente a los fuertes del Callao (2 de mayo de 1866).

Sánchez Bravo, Mariano
Historia marítima del Ecuador: El comercio marítimo del Ecuador.
¿Guayaquil?, Armada del Ecuador, Instituto de Historia Marítima "Contralmirante Carlos Monteverde Granados",
412 pp. ilus.



Siguiendo el plan de la colección *Historia Marítima del Ecuador,* aparece el tomo XIV, sobre *El comercio marítimo en el Ecuador*. En los dos primeros capítulos: La navegación aborigen en el Ecuador y El puerto colonial de Guayaquil, se encuentra un tema de mucho interés en la navegación de la costa americana del Océano Pacífico Suroriental, como es el de las balsas, tratado con esmero por el autor y que da muchos detalles sobre ese antiguo arte de navegación de los balseros y los tipos de naves y rutas que transitaron. Los españoles al llegar a estas tierras encontraron que existía una intensa navegación, que implicaba también un tráfico mercantil regular entre las costas del Ecuador y el sur de México, y por el sur, con todo el norte del Perú. Los balseros eran expertos marinos con conocimientos de corrientes, vientos y temporales en que se daban los cambios en la mar para ir y venir de distancias lejanas. Se trataba de balsas que usaban velas -único caso documentado para la América precolombina-, y con timones múltiples. El segundo capítulo, sobre el puerto colonial de Guayaquil, nos da una idea de su importancia en la conquista española y a lo largo del virreinato, cuando Guayaquil se constituyó en el puerto más importante y primer astillero de la costa del Pacífico,

sustento de la escuadra virreinal del Perú.

Este tomo comprende además los siguientes capítulos: El comercio marítimo en el siglo XX; Puertos de la República e introducción a las empresas navieras; La Pacific Steam Navigation Company; Compañía Real Holandesa de Vapores; Grace Line, su servicio marítimo al Ecuador; Flota petrolera de la Anglo Ecuadorian Oilfields Limited; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Flota Bananera Ecuatoriana S.A., Transportes navieros ecuatorianos (TRANSNAVE); Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC); La flota mercante nacional en 1991 y Transportes Marítimos Bolivarianos S.A.; La autoridad marítima, la Escuela Náutica, el practicaje y la Cámara Marítima.



La actividad marítima requiere de ejecutivos altamente competitivos

MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA PORTUARIA Y PESQUERA







OBJETIVO

Proporcionar al participante un nivel de especialización profesional y ética, que les permita desempeñarse eficientemente en las empresas e instituciones relacionadas al ámbito marítimo, portuario y pesquero.

PERFIL PROFESIONAL

Los Magister en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera, contarán con las habilidades y conocimientos para desempeñarse eficientemente en la Industria Marítima Nacional e Internacional y aplicar los procedimientos especializados que se emplean en la gestión moderna de las empresas marítimas, portuarias y pesqueras .

Av. Progreso 632
Chucuito - Callao
T. 429-8210 / 429-8218
anexo 239 - 274
sec_maestria@enamm.edu.pe
www.enamm.edu.pe

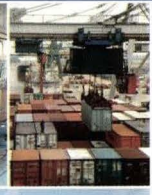


ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
"ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
Formando profesionales del mar para Perú y el mundo

intégrate al mundo de los líderes en el ámbito Marítimo Comercial

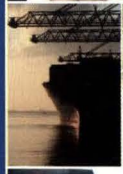






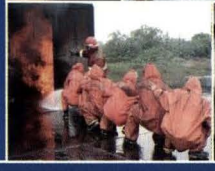
















www.enamm.edu.pe

CARRERAS PROFESIONALES

Oficial de Marina Mercante
Especialidad de Cubierta e Ingeniería

Profesional en Administración Marítima y Portuaria

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

CENTRO DE CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO

Cursos básicos, formativos y avanzados dirigidos a la gente de mar de acuerdo a lo normado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
"ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
Formando profesionales del mar para Perú y el mundo

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

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Direccion General de Capitanias y Guardacostas

DICAPI

Autoridad Maritima Nacional



Trabajamos en salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar y en la proteccion del medio marino y su ecosistema

Jr. Constitución 150, Callao.
Telf. 613-6868
Pagina Web: www.dicapi.mil.pe
E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

Calidad, Experiencia y Tecnología al servicio del país



Ofrecemos un servicio integral de óptima calidad, en tiempos y costos competitivos, dentro de los más exigentes estándares internacionales de seguridad.

- Construcciones Navales
- Modificaciones Estructurales
- Reparaciones Navales
- Metal Mecánica
- Armas y Electrónica



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DESDE 1845



Av. Contralmirante Mora 1102, Callao - Perú
Teléfono: (511) 4131140 / 4131129
gcomercial@sima.com.pe
www.sima.com.pe



Obtén tu PRÉSTAMO PROMOCIONAL FINMAR y por cada S/. 500 desembolsados ganas 1 opción para el sorteo

TASAS PREFERENCIALES DE

1 a 12 meses 13.5% TCEA*

13 a 72 meses 16.0% TCEA*

SIN GASTOS, COMISIONES, NI PORTES

Teléfonos de Contacto:

Oficina de Información Bazar Naval
Dirección de Bienestar de la Marina
Av. Venezuela s/n alt. cuadra 34 San Miguel
Cel. 99639-3681 RPM #999450
Cel. 99659-2125 RPM #999559
Cel. 99639-4034 RPM #999457

Base Naval del Callao – DIABASTE
Cel. 99663-3126 RPM #613741
Cel. 99038-4614 RPM #302359

Estación Naval La Perla
Cel. 99663-2484 RPM #613742

Base Naval de Ancón
Cel. 99639-4133 RPM #999458

Hospital Naval
Cel. 99639-3957 RPM #999453

Agencia Arequipa
Cel. 956-2587 RPM #250362

Iquitos
Cel. 6596-38456 RPM #301113

BANCO DE COMERCIO

Siéntete en familia

Nueva página web: **www.bancomercio.com**

Vigencia de la campaña del 4 de marzo al 31 de julio de 2008. RD. Nº1123-2008-IN-1501

or información sobre las tasas de interés, comisiones y gastos puedes consultar en el tarifario en la plataforma de atención al cliente, en nuestra página Web o a la línea gratuita 0-800-00222. La difusión de información se realiza de conformidad con la Ley N° esolución SBS N° 1765-2005. **SORTEO MGP - TELEVISORES:** Vigencia : Inicio 04 de marzo 2008. Termino 31 de Julio 2008. Fecha del sorteo: viernes 08 de Agosto del 2008. hora 4:00 pm. Lugar de Sorteo: Oficina Principal Banco de Comercio Canaval y Moreyra sidro. Premios: *10 Televisores marca MIRAY modelo TVMS-2132. *10 DVD marca MIRAY modelo DVM-L57. Correspondiendo un TV y un DVD para cada ganador. Restricciones: Cada cliente solo puede ser premiado una sola vez durante la campaña. Mecánica moción: Los miembros de la Marina que soliciten un préstamo en efectivo obtendrán una opción por cada S/. 500 desembolsados, la cual será registrada en un sistema informativo especialmente elaborado para la promoción. Se incluirán los préstamos en efectivo erio FINMAR y Débito Automático. **Ejemplo Explicativo:** Si por ejemplo, el 10/04/2008 se desembolsa un prestamo por convenio Finmar Promocional de S/. 5,000 a 72 meses, a una TCEA de 16%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/06/2008, siendo su cuota de S/. 107.18 (para la primera cuota: Capital S/. 0.00 Interés S/. 107.14). En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de , se aplicará la siguiente tasa moratoria : MN20% es decir que para la cuota de S/. 107.14, considerando 30 días de vencimiento, el interés compesatorio seria de S/. 1.33 y moratorio de S/. 1.64 aumentando la cuota a S/. 110.15. Estas Tasas se cobrarán a partir de n que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. *TCEA: Tasa de Costo Efectiva Anual en base año de 360 días. **Para préstamos hasta S/. 30,000. ***Sujeto a evaluación crediticia. Se aplica el 0.07% por concepto de ITF a cada transacción realizada.



Su hijo...



Aún no habla bien?

Se desorganiza al hacer las tareas?

Se desconcentra con facilidad?

No comprende lo que lee?

Presenta problemas de conducta?

apeplac

apoyo psicopedagógico especializado



Niños - Padres - Especialistas - Colegio







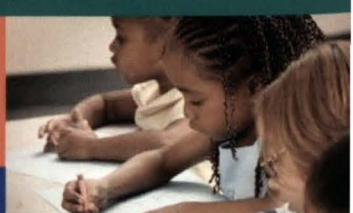


- Lenguaje
- Aprendizaje
- Ocupacional
- Integración Sensorial
- Psicomotrocidad
- Modificación de Conducta
- Apoyo Académico
- Terapia Familiar

www.apeplac.com

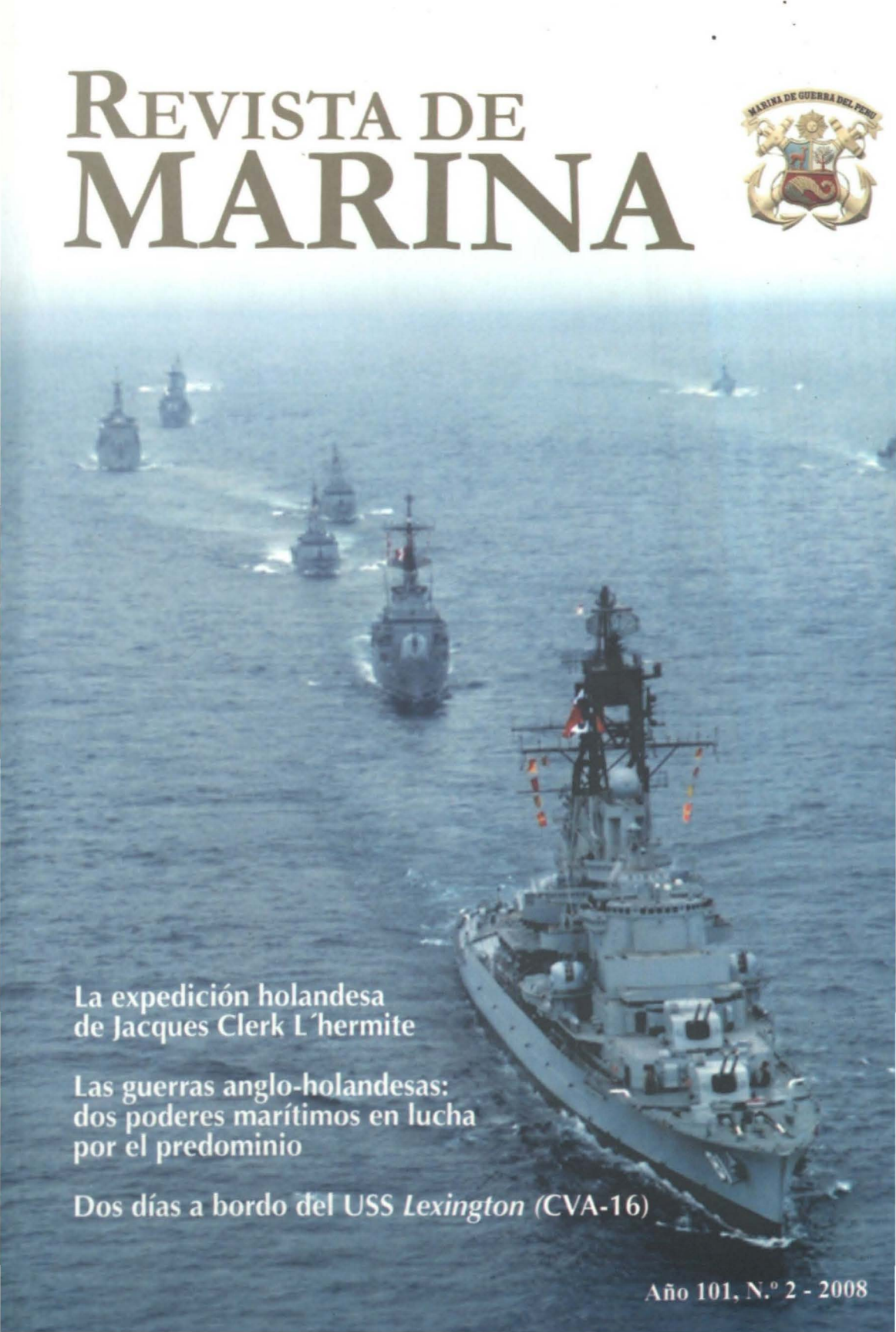
Calle El Alamo 289 2do. piso Monterrico - Surco T. 435 6989 / 341 0104

Solo 4 sesiones de evaluación, en los meses de Mayo y Junio del 2008, son válidas en este descuento. No válido con otros descuentos que APEPLAC ofrece, ni con descuentos adicionales de VSP




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA



La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite

Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio

Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)

Año 101, N.º 2 - 2008



Crucero misilero B.A.P. Almirante Grau encabezando formación durante la operación UNITAS 49 - 2008 llevada a cabo en aguas del Mar de Grau y que contó con la participación de unidades de las armadas de Chile, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

REVISTA DE MARINA

Director:
Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram
Editor
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez
Diseño y Diagramación
Fernando E. León La Torre
Técnico Primero Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección
Víctor Lecaros Villavisencio.
Distribución
Técnico Segundo Julio Quiñones Custodio

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 101, N.º 1 - 2008
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.

C. LINARES



SUMARIO

7. **La captura del transporte chileno *Rímac* en Antofagasta el 23 de julio de 1879. Trascendencia de este hecho.**
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

21. **La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite**
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

51. **La fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial**
Héctor López Aréstegui

63. **Teniente 2º Carlos de los Heros, héroe de la Guerra del Pacífico**
Mario de los Heros Raggio

73. **Motonaves *Twin Star, Pintail* y *Alice* y el recuerdo de una madrugada de enero**
Capitan de Navío CJ Julio Pacheco Gaige

78. **Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio**
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo

98. **Hacia una alianza político-militar sudamericana que busque la integración**
Contralmirante (r) Jorge Luis P. Díaz Nieri

108. **La captación: un proceso fundamental para el futuro de la Marina**
Capitán de Fragata Juan Carlos Llosa Pazos

118. **Requisitos para la implementación de la tecnología de contrucción naval modular integrada**
Capitán de Corbeta (r) Ramón Velasco Stoll



133. **Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)**
Contralmirante (r) Edmundo Guzmán Lanfranco

143. **El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821 - 1900**
Historiador UNMSM William Chamorro Serrano

156. **Sucedio hace un Siglo**
Teniente Primero CC Jessica Alvarado Chavez

161. **Actualidad Naval Mundial**
Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

170. **Actualidad Naval Nacional**
Lic. Tatiana Figueroa López

182. **Comentarios de Libros y Revistas**
Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL

Si bien es cierto que la captura de los principales cabecillas de los movimientos terroristas llamados Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Tupac Amaru produjo el derrumbe de esas bandas delictivas aliadas del narcotráfico, quedaron algunos grupúsculos recalcitrantes que, con el correr del tiempo, también cayeron en manos de la justicia. Sin embargo, un remanente narcoterrorista, de aproximadamente 300 delincuentes, buscó refugio en la zona de los Valles del Apurímac y del Ene (VRAE), cubierta por una vegetación frondosa, difícil, con una topografía sinuosa, cubierta constantemente por la niebla, todo lo cual ha contribuido para convertirlo en un punto de acceso complicado donde los narcoterroristas, a lo largo de veinte años, se han fortificado y colocado infinidad de trampas explosivas y de otro tipo para protegerse de la Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

Esta zona, siempre ha tenido gran importancia para Sendero Luminoso. Se trata de una zona rodeada por una población que vive en extrema pobreza y donde la presencia del Estado es muy escasa. En los últimos lustros el narcoterrorismo atrincherado allí, ha sabido aprovechar la ubicación geográfica de ese lugar, en la ceja de selva, entre Ayacucho y Junín, para convertirlo en una ruta para el traslado de la droga, lo cual les ha proporcionado, y proporciona, importantes ganancias. Actualmente, la zona del VRAE ya no es sólo vía segura para los narcotraficantes sino que se ha convertido en un emporio donde tiene lugar todo el proceso delictivo, desde la siembra de la coca hasta convertirla en pasta básica o clorhidrato de cocaína.

Lo cierto es que estos grupos de delincuentes vienen haciendo lo que sus mentores intentaron sin éxito hace más de veinte años: la conquista del poder a través del terror, pretendiendo desestabilizar el sistema democrático.

Así, desprestigiados y sin consenso en la población, sin coro en los centros educativos, carentes de apoyo entre los trabajadores que han dejado de creer en sus prédicas y, convertidos en meros asalariados del narcotráfico, con perverso empecinamiento, crean en estos parajes situaciones que no dejan de tener repercusión en la población nativa que vive en continua zozobra, impedidos de realizar normalmente sus actividades.

Ante esta pertinaz amenaza, por disposición del Gobierno se creó el Comité Multifuncional para la ejecución del Programa de Desarrollo del Valle de los Ríos Apurímac y Ene con la participación de actores sociales, en cuyo sector de Defensa y Seguridad, junto con la Policía Nacional, lo ejercen los Institutos Armados, cuyos contingentes, alternativamente, son destinados al VRAE con el fin de neutralizar las actividades subversivas.

En esta acción, la Marina de Guerra, a partir del presente año, como parte integrante del contingente de las FF..AA. ha destacado en dicha zona a su personal, conformándose un componente fluvial, integrado por guardacostas e infantes de marina, y un componente de operaciones especiales, conformado por personal de operaciones especiales y comandos anfibios, todos ellos complementados por personal naval de servicios y de apoyo. Sin embargo, dentro de las operaciones de patrullaje para ubicar a los delincuentes terroristas, en la mañana del 27 de junio del presente año, en las alturas de Sivia, sobre los escarpados parajes de Yanabamba, provincia de Huanta, un pelotón que efectuaba una misión de patrulla, detectó y enfrentó a un grupo de delincuentes terroristas, a consecuencia de lo cual, se produjo un enfrentamiento, resultando gravemente herido el OM2 OES Víctor Valle Morales, quien falleció horas después antes de poder ser evacuado.

En la Institución, todos hemos sentido la congoja que ha traído este hecho tan lamentable, sin embargo, su sacrificio no será en vano, puesto que su valentía y heroísmo, constituye, sin lugar a dudas, un ejemplo a seguir por sus compañeros, por todos los marinos y para todos los peruanos.

Restablecer el orden y la autoridad en el VRAE no es una tarea fácil, puesto que se lucha contra un enemigo bien armado, que se camufla con los campesinos y que se ha preparado para esta contingencia. Ya hay desgraciadamente, como se ha señalado, un saldo sangriento, pero estamos convencidos que nuestro valiente personal naval, conjuntamente con los otro miembros de las FF.AA, respaldados por el orden y la legalidad, una vez más, derrotarán al narcoterrorismo.

El Director.



La captura del transporte chileno *Rímac* en Antofagasta el 23 de julio de 1879. Trascendencia de este hecho

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

"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".*

Aníbal Pinto, Presidente de Chile, a
Rafael Sotomayor, Secretario de Guerra y Marina
(11 de agosto 1879)

Preámbulo

El objeto de la Historia es interpretar los hechos, tratando de estudiarlos en su circunstancia, para así lograr –con las imperfecciones del caso– una visión amplia de lo acontecido y con episodios aisladamente estudiados propiciar que de todo ello se desprenda lo que a menudo calificamos como lecciones.

Análogamente observamos a través de nuestra experiencia personal que en determinados momentos la vida nos ofrece importantes retos, situaciones en las que afrontar y resolver se dan casi al unísono.

Un indeseable factor en toda circunstancia es el tiempo, su implacable transcurrir es factor que conspira en la solución de problemas. El tiempo no admite componendas, avanza, irremediablemente avanza y así exige a viejos conocidos suyos: el discernimiento, el análisis, la experiencia, el carácter de los actores, la decisión. Sólo la suerte, factor aleatorio en la solución de problemas, escapa al influjo del tiempo. Hay quienes dicen que conocer la historia, es decir, estudiarla y aprehenderla no sirve para nada.

Es un punto de vista particular pero generalizado en la práctica. La expre-

sión puede encontrar de inmediato plural rechazo, pero la vida práctica es inconsecuente con el rechazo al aforismo. Maestra de la vida es la historia, pero los hombres que pecamos con gran facilidad de ingratitud, la olvidamos o la confinamos a rincones oscuros de la memoria, a lugares donde, eclipsados permanecen hombres y hechos, períodos de luz intermitente y sombra. Una de las cuatro corrientes que fluyen silenciosamente a través del mundo subterráneo donde según los griegos enseñorea Hades es la laguna Leteo, sombreada por un ciprés blanco y donde beber de sus aguas es alcanzar el olvido, de esta agua beben los muertos. Otra fuente clara a cuya orilla crece un álamo blanco es Mnemosine, allí los iniciados beben las aguas de la memoria. Es entonces incongruente que seres vivos beban en Leteo.

Antecedentes

Cuando el Perú entabla guerra con Chile, declarada el 5 de abril de 1879, asunto que se había iniciado el14 de febrero del mismo año cuando ese país ocupa Antofagasta y abre hostilidades contra Bolivia, una serie de hechos venían precediendo la actitud del gobierno chileno.

El Perú, país de enormes riquezas naturales, sede durante tres siglos del virreinato español y antes cuna de una organización social eficiente y propia, que se extendió por el norte desde Pasto en Colombia, hasta el río Maule en Chile por el sur, había jaqueado trece años antes de 1879, sin apoyo de sus vecinos, a España y la controvertida expedición que ocupó las islas Chincha y trató de reincorporar –sin la aquiescencia del gobierno español– las antiguas colonias americanas. Así, en el sur Abtao, 7 de febrero de 1866 y el propio Callao después, 2 de mayo del mismo año, las fuerzas navales españolas debieron retornar a la metrópoli tras obligada estación en la isla San Lorenzo. La renuncia definitiva de España a sus apetitos de reconquista fue consecuencia del esfuerzo peruano en favor de la causa americana.

Hombres, buques y armas del Perú encumbraron el prestigio nacional y el naval, especialmente, lo que llenó de orgullo a la ciudadanía pero prohijó también cercanas desazones. No debe olvidarse al recorrer estos años de nuestra historia nacional a los hombres, gobernantes visionarios, navegantes de altura, poseedores de mucho más que "olfato político" como alguna vez se ha distinguido a Ramón Castilla, no debe olvidarse a quienes con ellos compusieron gabinetes de trabajo que con patriótico empeño auscultaron el desarrollo histórico del país, que tenía cercano antecedente en las guerras de la Confederación y auspiciaron oportunamente que el Perú contara con los elementos que garantizaran su derecho. Así lo entendieron los presidentes Ramón Castilla, Miguel San Román, Juan Antonio Pezet.

En 1866 dos unidades navales peruanas, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia* no participaron en la guerra pero fueron notables elementos de disuasión en el conflicto, pues se encontraban en viaje al Pacífico cuando los sucesos antes reseñados tenían lugar. No olvidemos que la ocupación de las islas

Chincha –por el imán del producto del guano– se inició el14 de febrero de 1864. Se dice que el guano de las islas, excepcional fertilizante que tanta riqueza dio al Perú, sólo existía en nuestro territorio y también en zonas del África; en todo caso fue un recurso acumulado en la costa peruana durante siglos por las aves. Algo similar a lo que en el siglo XIX nos significó una prosperidad ficticia al fin de cuentas, se daría 100 años después con el recurso anchoveta. Cabe preguntarse cuán bien supo aprovechar el país estos recursos puestos realmente por Dios para que sus frutos fueran efectiva contribución al bienestar de todos los peruanos. En el primer caso nos condujo tanta riqueza mal administrada a la tragedia nacional. En el segundo, conviene recordar que la situación privilegiada del Perú pesquero acuñó la frase: "Chimbote primer puerto pesquero del mundo".

Una carta muy importante

Seis años antes de la guerra del Guano y el Salitre que enfrentó al Perú con Chile, el presidente Manuel Pardo había recibido una carta de su amigo el Capitán de Navío Miguel Grau quien desde Iquique escribió el 27 de mayo de 1873 lo siguiente:

> *Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que según se asegura se confecciona allí para proteger la separación de Bolivia de todo su Litoral, formando un Estado anseático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25°; y acordar enseguida su completa independencia. Se comprende muy bien cuál es la idea del gobierno de Chile al apoyar este plan que seguramente ha sido sugerido por él.*

Por entonces, es decir en 1873, el río Paposo paralelo 26° de latitud sur, había prácticamente dejado de ser la frontera de Bolivia con Chile (sabemos que la frontera norte de Bolivia con el Perú era el río Loa). Chile había avanzado al norte hasta el paralelo 23 (tres años antes de la cuestión española de 1866, el Congreso boliviano había autorizado al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile por la ocupación de su territorio). El 10 de agosto de 1866 el presidente boliviano Mariano Melgarejo firmó con el ministro chileno Aniceto Vergara el tratado que señalaba el paralelo 24 como nueva frontera chileno boliviana, compartirían además ambos países los derechos de exportación sobre guano y minerales entre los paralelos 23 y 25. Vergara sería nombrado posteriormente por el mismo Melgarejo, Ministro de Hacienda del gobierno boliviano.

En el año 1874 nuevas negociaciones entre Chile y Bolivia concluyen en un tratado que no varía el límite fronterizo de 1866.

Cuando el comandante Grau envía al presidente Pardo la carta antes mencionada de 1873, se vienen produciendo acontecimientos que, como bien lo expresa el historiador Jorge Basadre, debieron "provocar una política peruana de adquisiciones navales": El contrato firmado el 4 de enero de 1872 para la construcción en Inglaterra de dos blindados de 3.560 toneladas cada uno, buques de última tecnología,

llevó a Chile a establecer previsoramente notable diferencia con el inventario naval del Perú. El *Cochrane* arribó a Valparaíso a fines del año 1874.

El Tratado de 1873

El Perú y Bolivia habían firmado el 6 de febrero de 1873 un tratado de alianza defensivo clasificado como secreto... a voces, y que fue conocido de inmediato por el gobierno chileno a través de su Ministro en Argentina Guillermo Blest Gana quien elevó informes a este respecto antes y después de la suscripción (19 de enero, 12 y 26 de febrero, 12 de marzo y 4 de abril de 1873). El tratado tenía la clasificación de secreto pero en el mismo año 1873 era conocido por toda América. Brasil –por ejemplo– lo incluyó en el *Boletín de Pactos Internacionales* que publicaba cada año. El Departamento de Estado en Washington tomó similar actitud al incluirlo en la revista *Foreign Relations* del 15 de enero de 1874.

Bajo el título "Un Centenario Olvidado", del que es autor el doctor Percy Cayo Córdova –el que forma parte de un homenaje al doctor Jorge Basadre editado en noviembre de 1978– menciona a Mario Barros que en *Historia Diplomática de Chile* escribe:

> *La Cancillería de Chile conoció el Pacto Peruano-Boliviano casi simultáneamente con su firma. A partir de 1873 se le conoció por toda América es cosa ya probada. Basta revisar los archivos confidenciales del Ministerio de Relaciones Exteriores y, sobre todo, el interesante epistolario de don Joaquín Godoy para apreciar este hecho.*

El tratado de 1873 solicitado por Bolivia y aceptado por Manuel Pardo constituyó en esa circunstancia una supuesta herramienta diplomática de defensa en la que debió participar también Argentina, esto último quedó detenido en el Congreso de esa nación aun cuando fue partidario de tal participación Domingo Faustino Sarmiento, Presidente en el año 1868, y activo político, educador y periodista. En todo caso, no es difícil concluir en que el concurso argentino hubiera evitado el enfrentamiento bélico de 1879.

Es un lugar común de la historia peruana mencionar una expresión del presidente Manuel Pardo (1834-1878) acerca de la necesidad que el Perú adquiriera buques para la Escuadra, pues la modernidad había dejado ya muy atrás a la fragata *Independencia* y aun al propio monitor *Huáscar*. La expresión de Pardo, quien sucedió al presidente Balta en el año 1872, era que él contaba "con dos acorazados: Argentina y Bolivia", países hermanos que estaban en actitud de acordar con el Perú la defensa de sus intereses nacionales frente a cualquier agresión. Argentina mantenía con Chile antiguo litigio por la Patagonia. Finalmente, no firmó acuerdo alguno con el Perú.

El 28 de julio de 1881 –es decir en plena Guerra del Guano y el Salitre cuando se encontraba ocupada Lima (lo que se inició el17 de enero de 1881)– la Patagonia fue ocupada por Argentina, firmándose en la fecha aludida el tratado por el cual Chile quedó fuera de juego con respecto a la Patagonia.

1879

Cuando Chile abrió hostilidades contra el Perú, pretendía iniciarlas en un formato muy semejante al que había empleado el 14 de febrero con Bolivia (en que bloqueó Antofagasta y ocupó el puerto sin resistencia). El 5 de abril un comisionado chileno, Arturo Prat, se presentó en Iquique notificando el bloqueo del puerto y colocando frente al mismo unidades navales, que iniciarían así una operación infructuosa que desde el punto de vista del profesionalismo naval deja mucho que desear a tirios y troyanos. El contra-almirante J. Williams Rebolledo decidiría al fin el 16 de mayo de 1879 expedicionar al Callao con el fin de atacar a los buques peruanos en la rada; el mismo día la escuadra nacional había zarpado del Callao con rumbo a Arica donde estableció el presidente Mariano Ignacio Prado su cuartel general.

Los buques chilenos arribaron al Callao el 21 de mayo y al medio día se encontraban a 30 millas de las islas Hormigas. En el mismo momento en Iquique se estaba produciendo un enfrentamiento protagonizado por el *Huáscar* y la *Independencia* que atacaron a la *Esmeralda* y a la *Covadonga*. El resultado de este enfrentamiento debió ser vital para las aspiraciones de Chile por la pérdida de la fragata *Independencia* que era, después del *Huáscar*, el buque más importante de la escuadra nacional.

El rápido dominio del mar por la escuadra chilena no se dio, dado el profesionalismo de los marinos peruanos, en el manejo harto eficiente de sus buques, en la audacia (que no es temeridad) de aplicar golpes oportunos al enemigo buscando a éste en el íntegro del teatro de operaciones marítimo donde la iniciativa siempre fue de nuestra Marina, haciendo presencia ofensiva en el mar de Bolivia y en el mar de Chile hasta el propio Estrecho de Magallanes.

Es conveniente destacar –aunque parezca esto reiterativo– que la movilidad de nuestras unidades se daba con pluralidad, es decir, buques de todos los portes, bien comandados y con tripulaciones que nunca escamotearon el esfuerzo profesional las veinticuatro horas del día, sorprendieron a menudo al enemigo y dejaron la impronta de su presencia en el ánimo de los marinos chilenos y de las poblaciones que fueron testigos de su presencia y de su accionar. Posiblemente un acertado ejemplo de lo que acabamos de referir -ocurrido justamente en el mes de julio- sea el siguiente episodio: la *Pilcomayo* de 600 toneladas de desplazamiento, cañonera al mando de Carlos Ferreyros, un buque de poco tonelaje, con casco de madera forrado en cobre y que llevaba por todo armamento dos cañones Armstrong de 70 libras y cuatro de 40 hizo presencia en Tocopilla el 6 de julio de 1879. Notificó Ferreyros a la plaza que se abstuviera de toda resistencia y destruyó embarcaciones, capturó un buque transporte que se encontraba al sur de la bahía y lo incendió. Zarpó después con rumbo a Arica y en el transcurso de la navegación se encontró con el blindado *Blanco* y la *Chacabuco*. Durante no menos de 15 horas intentó el *Blanco* capturar a la *Pilcomayo*, lo que no consiguió. Dice Gonzalo Bulnes: "Lo que tenía de irritante [este hecho y mu-

chos otros análogos] era la confianza con que el barco más débil de la Armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota. El país, inquieto ya con el curso de la campaña naval, se preguntaba con irritación: ¿por qué nuestras naves no hacían lo mismo? ¿Por qué dejaban al enemigo el libre imperio del mar entre el Callao y Arica y entre el Callao y Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos, conduciendo víveres, soldados, torpedos, rifles, municiones? ¿Si la escuadra enemiga que era más débil, daba prueba de actividad subdividiéndose, por qué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva y defensiva muy superior, sobre todo desde la pérdida de la *Independencia*? La impresión del público la revela esta apreciación de Altamirano":

> *Venir la "Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra Escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica.*

Sí, sí se explica. La movilidad de los buques peruanos es, temprano, un claro índice de lo que sería durante seis meses la campaña naval hasta el16 de enero de 1881, pues, aun después del 8 de octubre de 1879 en que cae el *Huáscar*, otros comandantes, sus dotaciones y señeras unidades de transporte siguieron haciendo lo suyo, impelidos por un Grau que continuaba alentándolos con su presencia, atomizado su cuerpo en el mar. "Almirante del Perú por los siglos sucesivos" ha dicho de él y para siempre el poeta Juan Ríos.

Diamantina fue la actuación de jefes y tripulaciones; Basadre expresa que Grau fue el comandante que murió con el grado de Almirante sin usar su insignia en el monitor ni los galones de su grado en el uniforme. Dice Basadre: "Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau".

Muchas sombras y claroscuros se dieron en la eclipsal década del setenta del siglo antepasado. La imprevisión y tal vez el exceso de confianza, aun el triunfalismo añejado, auspiciaron sucesos de triste recuerdo en la historia del Perú. Pero no cabe duda alguna que en el mar y –lo demostrarían después– también en tierra, un somero análisis de hombres y sus acciones da a la Marina de Guerra el lugar que hasta entonces se venía ganando, que entonces consolidó y que después es ya inconmovible columna de la institucionalidad nacional.

¿Qué pasó en Antofagasta el 23 de julio de 1879?

> *Durante seis días no se supo en Chile la suerte del* Rímac *(...) hubo una semana de crueles incertidumbres para los deudos de los expedicionarios, para el país y para el Gobierno. Por debajo de la inquietud pública bullía un sentimiento de indignación general.*

Así se expresa el historiador chileno Gonzalo Bulnes en su *Guerra del Pacífico,* editada en el año 1911.

La campaña naval peruana venía sorprendiendo a propios y extraños al promediar julio de 1879. Los buques peruanos empezaban a hacerse leyenda, en los ríos en el Perú y entre la población costera de Chile.

Se tildaba de "fantasma" al monitor *Huáscar* que ya años antes, el 29 de mayo de 1877 en el combate de Pacocha con los ingleses del *Sha* y el *Amethyst* había provocado efectivas fantasías en partes oficiales británicos, que atribuyeron al buque entonces comandado por el comandante Luis Germán Astete mayor velocidad de la que daba esta Unidad por diseño.

El monitor *Huáscar* con Miguel Grau en el comando y la corbeta *Unión* con Nicolás del Portal y Aurelio García y García como Jefe de la Segunda División Naval (que era sólo la *Unión*, pues Grau se desempeñaba también como comandante de la Primera División Naval en el *Huáscar*) habían zarpado a las 3 de la mañana del 17 de julio del puerto de Arica y marcado Pisagua a las 12 del día.

Continuando rumbo sur pasaron por Iquique a las 17 horas –siempre en el día 17– y continuaron en demanda del puerto de Antofagasta para lo cual se debía marcar punta Tetas.

En las primeras horas del 19 de julio ambos buques peruanos se encontraron aproximadamente a 20 millas de tierra y pasaron de largo por Antofagasta. En esta circunstancia la *Unión* capturó la fragata *Adelaida Rojas* con una carga de carbón chileno, la que es despachada al Callao con dotación de presa. En la mañana del 20 de julio sorprendieron al bergantín *E. Saucy-Jack* cargado de cobre y que al igual que la fragata fue dotada con oficiales y personal de la corbeta *Unión* poniendo rumbo al Callao. Esta captura tiene lugar frente a Chañaral, puerto que es hostilizado por el monitor *Huáscar*.

El mismo 20 a las 17 horas el *Huáscar* y la *Unión* se encontraron en la boca del puerto de Caldera el cual reconocen, continuando viaje al sur tres horas después.

Arriban en la mañana del 21 a Huasco procediendo el monitor a destruir material flotante, lo que a su vez más al norte, en Carrizal Bajo, realiza la *Unión*. Huasco fue el punto más austral en esta profunda incursión. Han navegado toda la costa boliviana y gran parte del litoral norte chileno. Sólo en una ocasión posterior superarán el paralelo de Huasco cuando en vísperas del combate de Angamos arribaron el *Huáscar* y la *Unión* a Tongoy (160 millas de Valparaíso), punto desde el cual pretenderían volver a Arica, siendo sorprendidos a la altura de Mejillones (Punta Angamos).

El 22 volvieron los peruanos al puerto base de Arica desde Huasco, recalando en Chañaral donde el *Huáscar* sacó a remolque la barca *Adriana Lucia*, con carga de cobre, la que fue conducida al Callao.

Hasta las 20 horas del 22 de julio navegaron en convoy ambas unidades, tras lo cual Grau dispuso que ambos buques lo hagan independientemente quedando concertado el *rendez vous* (cita en punto predestinado) frente a Antofagasta a una distancia de 20 a 25 millas del puerto.

A las 6 de la mañana del 23 de julio la *Unión* sorprendió a un transporte chileno que pretendía ingresar a Antofagasta e inició la persecución. Esto fue avistado por los vigías del *Huáscar* que emprendieron también la caza.

Es importante recordar que el armamento de la corbeta *Unión* constaba de doce cañones Voruz de 70 libras y uno de 9 libras, tenía un andar de 12 a 13 nudos,

lo que la hacía uno de los buques más rápidos en ambas escuadras.

El *Huáscar* poseía dos cañones Armstrong de 300 libras ubicados en una torre giratoria blindada, además de dos cañones de 40 libras en popa, su andar era menor que el de la corbeta.

A las 10 horas y 15 minutos el *Huáscar* hizo presencia con uno de los cañones de 300 libras apuntando a proa del buque que ha sido ofendido ya con la artillería de la *Unión*. Ante el disparo del *Huáscar* el transporte chileno "enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido", expresó Grau en el parte oficial del 25 de julio de 1879. Un bote del monitor es puesto en el agua y en él se embarcaron oficiales, tripulantes y soldados al mando del Capitán de Fragata Melitón Carvajal.

La Marina peruana volvió a dar cátedra en la guerra.

Debe destacarse que en el transcurso de la expedición iniciada con el zarpe desde Arica el 17 de julio, habían penetrado profundamente en el mar de Chile, capturando en el transcurso de la expedición la fragata *Adelaida Rojas*, el bergantín *E. Saucy Jack* y la barca *Adriana Lucia*: habían hostilizado puertos enemigos destruyendo embarcaciones y ahora estaban en pleno abordaje del transporte *Rímac*.

El *Rímac* conducía el escuadrón de caballería denominado *Carabineros de Yungay* y había zarpado con el *Paquete de Maule* del puerto de Valparaíso el 20 de julio por orden de Domingo Santa María,



Transporte Rímac. Su captura signicó un duro golpe a Chile.

quien componía el Gabinete organizado por Antonio Varas que desempeñaba el cargo de Ministro del Interior, siéndolo Santa María de Relaciones Exteriores.

El escuadrón se había embarcado en la mañana del 18 de julio y los buques debieron zarpar ese día a Antofagasta.

La amenazante presencia del *Huáscar* y la *Unión* en la zona de Mejillones según telegrama recibido desde Antofagasta, fue el motivo del retraso en el zarpe. Efectivamente, el historiador chileno Pascual Ahumada Moreno en su *Guerra del Pacífico* capítulo octavo, párrafo XXII, transcribe:

> *Antofagasta, julio 19 de 1879.- Anoche a las diez se avisó de Mejillones que a las tres i media de la tarde habían entrado el* Huáscar *i otro buque peruano.*
>
> *Hace una hora entró el* Cochrane *; hablaré con el comandante para que salga en su persecución...*
>
> *Domingo Santa María*

El blindado *Cochrane* al mando de Simpson estuvo misionado en la protección de estos buques que debían arribar en la mañana del 23 de julio a Antofagasta.

Simpson, al arribar a ese puerto, desde el norte, informó a Santa Maria que en Tocopilla se requería urgentemente de carbón para las evaporadoras de agua. Dado que en Tocopilla se preparaba la campaña de invasión al Perú la necesidad del agua era fundamental pues también se había concentrado allí animales de carga en gran cantidad.

Santa María ordenó entonces que el 19 zarpase el *Cochrane* para Tocopilla llevando el combustible, tras lo cual debía volver el 22 para convoyar al *Rímac* y el *Paquete de Maule* que se encontrarían por entonces en tránsito a Antofagasta.

Simpson no estuvo en condiciones de cumplir la orden en el plazo fijado pues había arribado a Antofagasta el 19 y aun cuando estimó terminar la faena el domingo 20 a las 5 de la tarde sólo pudo zarpar a las 9 de la noche de ese día.

Dice Santa María lo siguiente: "11. Al fin, después de tales bromas zarpó (el *Cochrane*) a las 9 de la noche recibiendo como última prevención perentoria que habría de estar de vuelta el martes 22 muy temprano para que prosiguiendo al Sur hasta la altura de Caldera y más allá protegiese los transportes que en ese mismo día debían haber salido de Valparaíso. Calculábamos que los transportes no podrían estar en Antofagasta partiendo el 20 de Valparaíso sino el 22 en la noche o el 23 temprano. Simpson no se dio prisa, el lunes 21 estaba a las 9 de la mañana en Mejillones y a las 11 salido de este puerto volvía al sur a conversar con el Itata que volvía de Iquique".

Comenta Bulnes:

> *¿No era más fácil que en vez de esa combinación tan ajustada, zarpasen los transportes, cuando terminase el crucero del enemigo en nuestras costas?.*

Más de una razón tiene Gonzalo Bulnes para esta crítica. Al mando del regimiento Carabineros de Yungay viene su hermano Manuel Bulnes con el grado de Teniente Coronel, quien es apresado al igual que

el Sargento Mayor Wenceslao Bulnes, los Capitanes Belisario Campos y Roberto Bell, el Teniente Graduado Ricardo Canales, los Tenientes Alejandro Guzmán y Francisco Yávar, los Alféreces Ramón L. Ortúzar, Daniel Hermosilla, José Jiménez, Manuel Forné, Carlos Larraín y Tristán Stephen, el portaestandarte Aníbal Godoi, el Subteniente del 2°. de línea Guillermo Chaparro así como el del batallón Bulnes Ildelfonso Alamos. El Capitán de Fragata graduado Ignacio Gana es el relevo militar del Capitán Pedro Lauthrup ambos son también prisioneros, como el segundo piloto Richard Hampke y Francisco Williams. El cirujano 2° Carlos Vargas completa lo que podríamos calificar como plana mayor. Gran cantidad de hombres pertenecientes al personal subalterno así como integrantes del regimiento vieron resignada su suerte aunque tendrían todos elogios para el comportamientos de sus captores.

Los optimistas planes de pronta invasión chilenos sufrían nuevo, rotundo golpe. La desmoralización en las tripulaciones y también en los efectivos de tierra era evidente. En julio de 1879 Santa María expresa:

> *Era farsa cuanto se nos decía de pronto movimiento del ejército. Nada hay preparado para el movimiento del ejército. Tengo la convicción de que no hay con quien emprender una expedición, y si mañana yo dijese a ustedes o si le dijeran a ustedes que el Ejército se pone en marcha ríanse ustedes y no hagan caso de noticia semejante.*

Refiere Santa María que cuando trató de exigir a Simpson acelerar la faena de carbón, él contestó:

> *(...) que la gente estaba rendida y que haciéndola trabajar de noche quedaría imposibilitada para el día siguiente. Era menester ceder.*

A lo que parece, dos eran los convoyes chilenos, el segundo de ellos, conformado por: *Copiapó*, *Toltén* y *Chacabuco*, se encontraba en Coquimbo. El Intendente de Copiapó habría informado a Santa María que este convoy había recibido la orden de volver a puerto en circunstancias en que se encontraba navegando; una confusión de Santa María –quien pensó que los buques que volvían eran el *Rímac* y el *Paquete de Maule*– habría sido otro factor en contra del feliz arribo de estas unidades a Antofagasta (aunque el *Paquete de Maule* sí lo hizo navegando muy cerca de tierra).

Refiere Bulnes: "La población de Antofagasta vivió en cruel alarma desde que amaneció el 22 de julio, y Santa María, más preocupado que nadie, se subió a una torre de madera que había cerca del mar a observar el horizonte y ver si divisaba el blindado. Ninguna noticia de Simpson; no se veía sino una llanura azulada y solitaria".

Finalmente el *Cochrane* terminaría entrando a Caldera remolcado por el *Itata*, debido a que se le agotó el carbón. Algo similar le ocurrió a éste y otros buques chilenos en el fallido ataque al Callao el 21 de mayo de 1879 rumbo al sur.

La ansiedad por la falta de noticias acerca del *Rímac* habría de durar casi una semana, y las esquirlas producto de

este brillante operativo realizado por los únicos buques de guerra con que contaba el Perú, y que sembraban el terror en Chile, lo que no es una frase, es historia; tendrían una importancia que estuvieron posiblemente lejos de suponer sus propios protagonistas.

Cornelio Saavedra, Ministro de Guerra y Marina refería el 28 de julio de 1879 al Secretario de la Guerra en campaña Rafael Sotomayor que él había expresado al Presidente de la República Aníbal Pinto lo siguiente:

Ayer conversaba con el Presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de Ministerio sino también de que él abdicase, idea que se iba acentuando y que cualquier contratiempo en la guerra podría precipitar al país en la anarquía.

Benjamín Vicuña Mackenna, por entonces congresista, distinguido orador parlamentario expresó al General Basilio Urrutia Ministro de Guerra y Marina que era incompetente para el cargo que ejercía, hecho este que precipitó su renuncia.

El Comandante General de la Marina, Eulogio Altamirano, quien fue reemplazado en estas circunstancias por el Contralmirante José A. Goñi, expresaría en alguna oportunidad:

Es un hecho que yo estoy destituido por la opinión de todos.

En otra ocasión dirigiéndose al Ministro del Interior Antonio Varas dijo Altamirano:

De veras señor que cuando se sufren crueles angustias por el asunto del Rímac *no hay paciencia para hacer frente a la lucha de las intrigas y de las ambiciones.*

¡Pobre Chile! Le aseguro que estoy ya creyendo que valemos muy poco como nación.

Muchas otras vacancias y reemplazos de cargos en diferentes jerarquías se dieron con motivo del 23 de julio. Hemos comentado ya de la crisis presidencial y del estupor que en la población chilena causaba el accionar de los buques peruanos y los evidentes exitosos resultados que se venían dando en la guerra naval a pesar de la superioridad de la escuadra de Chile en buques y armamento.

A partir del 23 de julio de 1879 Chile detuvo sus operaciones en el mar, lo que conllevó la misma inacción de su ejército, con la consiguiente desmoralización de sus efectivos.

Tras la crisis ministerial se dispuso que el *Cochrane* ingresara a Valparaíso donde fue recorrido terminando la reparación a mediados de setiembre. Una de las novedades con la que salió este buque fue dotársele de "focos eléctricos para rechazar torpedos en la noche" .Antes del recorrido de sus calderas se dispusieron dos cosas: los cañones debían estar operativos y provistos de municiones. Una lancha-torpedo debía hacer guardia en inmediaciones del astillero donde se realizaba la carena.

El presidente Aníbal Pinto expresó a Sotomayor en circunstancias en que se realizaban las reparaciones del *Cochrane* lo siguiente el 5 de setiembre 1879:

Aquí se prepara una lancha para aplicar torpedos. Aunque no es del andar requerido bastará saber que hay aquí torpedos para estar asegurado de que el ...Huáscar... *no hará una entrada nocturna como temen algunos.*

Las precauciones fueron extremas y tenían fundamento, el 26 de agosto había telegrafiado Rafael Sotomayor a Eulogio Altamirano:

Huáscar... *puede ir a Valparaíso en busca del* Cochrane *o del dique*

Una vez que terminaron las reparaciones de este blindado se iniciaron en Mejillones las del *Blanco*. Aquí la seguridad dada la posición geográfica de Mejillones –que es el puerto al norte de Antofagasta en el mismo yunque geográfico– fue extrema. Se dispuso lo siguiente, expresa Bulnes:

a) *"El "Cochrane" y la "Covadonga" montaron guardia a su lado" (del "Blanco").*
b) *"Se estableció a su alrededor un servicio de ronda de botes para que nadie pudiera a cercársele".*
c) *"Se colocó un vigía en el cerro más alto de la bahía",*
d) *"Se fortificó la playa con cañones",*

Otros buques de la escuadra chilena fueron también producto de importantes reparaciones, así se cambiaron las calderas a la *Chacabuco*.

Un curioso acuerdo adoptó el gobierno de Chile, eliminó el cargo de Comandante General de la Escuadra y también el del Estado Mayor. La notable presencia de Rafael Sotomayor en el gabinete a cargo de Domingo Santa María, renunciado Sergio Altamirano como Comandante General de la Marina daría a Chile, posteriormente, una conducción más eficiente. Se efectuaron cambios de colocación de diversos comandantes y es un hecho que el plan de batalla que conduciría al resultado del 8 de octubre de 1879 fue concepción de Rafael Sotomayor. Recordemos que el Combate de Angamos se da en circunstancias en que el *Huáscar* y la *Unión* habían expedicionado la costa chilena hasta llegar a Tongoy a 160 millas de Valparaíso.

El 25 de julio a las 9 y 30 de la mañana el convoy constituido por el *Huáscar,* la *Unión* y el capturado *Rímac* arribó a Arica. Especifica el historiador naval Manuel I. Vegas que "aparte del barco chileno que era de buen andar de 2.000 toneladas y 5 cañones, cayeron en manos de nuestros buques 258 soldados de uno de los mejores regimientos de caballería chilena con sus 15 jefes y oficiales; 260 caballos, 1.000 toneladas de carbón, armamentos, proyectiles, otros importantes artículos de guerra, la tripulación del buque y la correspondencia oficial".

Destacaba en el palo mayor de la corbeta *Unión* su airoso pabellón y debajo de éste, en posición invertida el pabellón chileno del *Rímac*. Este último hecho lo destaca Ahumada Moreno en *Guerra del Pacífico,* capitulo octavo párrafo xxv, a través de una carta fechada el 14 de agosto de 1879 dirigida al diario *El Mercurio* de Valparaíso por oficiales del *Rímac* (Capitán P. Lauthrup, Segundo Oficial F. Williams, etc.).

Transcribimos a continuación parte de esta carta en donde P. Lauthrup y otros oficiales del *Rímac* se dirigen a los editores del diario:

En las columnas de su ilustrado diario i en la sección de crónica, hemos leído un suelto, que ocupándose de la captura del Rímac *i su entrada a Arica con el monitor* Huáscar *i la corbeta* Unión *se asegura que el primero llevaba en uno de sus palos enarbolada la bandera peruana y bajo de ella la chilena.*

(...)Los hechos pasaron del siguiente modo: al entrar en la mañana del 25 a este puerto los tres ya citado buques, la Unión, *que era la última del convoy [sic] enarboló en el pico de mesana la bandera peruana i bajo ésta la chilena con el escudo invertido, costumbre no observada hasta hoi [sic] i menos por hechos de la significación de la captura de un transporte. El* Huáscar *i el* Rímac *no enarbolaban otra bandera que la peruana".*

En el tercer párrafo de esta carta su autor expresa:

Aparte de las anteriores razones, tenemos otra un tanto o más decisiva que la primera (la de la bandera) i es la gratitud por el exquisito trato i distinción con que a nosotros como a los demás prisioneros nos trató el señor comandante Grau i sus dignos oficiales.

Tan sólo seis días después de tan notable hazaña y como consecuencia de documentación hallada en el *Rímac*, la corbeta *Unión* zarpó el jueves 31 de julio a las 2 horas y 50 minutos de la mañana con destino a Punta Arenas, embocando el estrecho en las inmediaciones de Cabo Pilar el 13 de agosto; aun cuando el objetivo de interceptar un buque con armas para Chile no se dio, el hecho del pronto aprestamiento en condiciones logísticas muy duras y el operativo en sí mismo, constituye un notable galardón para su dotación y la Armada. Navegó la corbeta el íntegro de la costa chilena de ida y vuelta completando un periplo que, nuevamente, demostró la superioridad profesional de los hombres del mar peruano que hicieron la guerra en 1879.

Es objetivo del presente texto relevar una fecha que sin duda merece mayor atención por nuestros historiadores. La captura del transporte *Rímac* el 23 de julio de 1879 halla en las líneas con que finaliza este artículo, nuevo motivo de admiración al comportamiento de los marinos peruanos en todo tiempo y lugar, en situación de guerra también.

En una carta fechada en Arica el 6 de setiembre de 1879 los oficiales del *Rímac* expresan al Almirante Grau su reconocimiento:

A su Excelencia
Contralmirante Miguel Grau

Querido Señor

Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita cuando sea conveniente.

Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia, quedamos

Sus servidores

P; Lauthrup Fischer
F. Williams.
Últimos Oficiales del SS. *Rímac*

.

El 16 de enero de 1881 –un día antes había tenido lugar la batalla de Miraflores– los marinos peruanos realizaron el ingrato ritual de hundir la flota para que no cayera en manos del enemigo, que si bien ocupó Lima el17 de enero, no tuvo la capacidad de capturar nuestras naves, aun cuando su escuadra tenía bloqueado el Callao desde abril de 1880.

Así, la corbeta *Unión*, "nave invicta" –como la ha calificado el historiador Percy Cayo Córdova en notable disertación realizada el 10 de junio de 1982 con motivo de su incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú–, el monitor fluvial *Atahualpa* que sirvió como guardabase en el Callao, el *Chalaco*, el *Talismán*, la *Oroya*, la *Limeña* y también el *Rímac* que había pasado a integrar el inventario nacional desde el 23 julio de 1879, recibieron postrero homenaje en cumplimiento de leyes del honor en la guerra. Aquel acto cerraría un capítulo que si bien es ingrato en la historia del Perú constituye al mismo tiempo aquella brillante campaña naval de la Guerra del Guano y el Salitre en una concatenación de sucesos protagonizados por hombres que son hoy fundamento de nuestra tradición, marinos que nunca se rindieron, ni supieron de enarbolar banderas blancas como aconteció con el *Rímac* en el hecho que sucintamente hemos destacado, efemérides que merece mayor relevancia.

La expedición holandesa de Jacques Clerk L'hermite

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti



I. Introducción

La América hispana como escenario de las luchas europeas

El descubrimiento e incorporación de nuevos territorios para la monarquía española planteó desde un primer momento, entre otros problemas, el adoptar las medidas necesarias para defender los dominios que poseía en ultramar.

A la época de los grandes descubrimientos ocurridos a finales del siglo XV y en gran parte del XVI, le siguió una etapa en la que la violenta y prolongada rivalidad de los estados europeos del Atlántico, fue llevada a diversos escenarios marítimos alejados del viejo continente. Entre ellos, estuvo la América hispana, y fueron luchas en las que el poder naval y marítimo jugó un papel de vital importancia para el control de las rutas marítimas.

Como el historiador Geoffrey Parker señala en su libro *La revolución militar*, no es coincidencia que en esta época de guerra y desde comienzos de la Europa moderna, el control de las aguas de importancia estratégica decidía el equilibrio de fuerzas tanto en Europa como fuera de ella. Según Parker, ello se debió a que en esos tiempos se produjo una revolución en lo que a guerra naval se refiere, que no fue menos importante que la terrestre. Esta "revolución" abrió el camino del ejercicio de la hegemonía europea en la mayoría de los océanos del mundo, durante la mayor parte de la edad moderna[1]. Destaca Parker también la importancia del cañón, arma que Occidente utilizó en el mar con implacable habilidad para controlar o destruir a sus rivales en el mar.

Uno de los escenarios en los que la guerra marítima se desarrolló fue el Mar del Sur, nombre que aquel entonces se le daba al Pacífico sudamericano que bañaba las costas del Virreinato del Perú. Precisamente, el presente trabajo se centra en una de las expediciones holandesas que llevó hacia tierras americanas la guerra que se libraba en los Países Bajos por liberarse del yugo español.

Las expediciones holandesas –en especial la del almirante L'hermite de 1624- por su organización, modalidad, magnitud y características, no correspondieron a incursiones de carácter pirático o de corso, sino más bien a acciones ofensivas que estuvieron enmarcadas dentro de las guerras hispano-holandesas, luchas en las que los Países Bajos buscaron desafiar el predominio español en sus dominios americanos, llegando a planear hasta la conquista del virreinato del Perú.

El Virreinato del Perú, principal fuente de ingresos de la corona española

Desde mediados del siglo XVI se conocía en Europa al Perú como la mayor fuente de ingresos para la corona española. Al respecto, Peter Bradley afirma que: "*hay que colocar al virreinato del Perú en el contexto del enorme impacto producido por la llegada de tesoros de origen indiano, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de 'El Dorado', y las noticias sobre la realidad igualmente fabulosa del descubrimiento de las minas de Potosí*"[2]. Por otro lado, como ya se mencionó, también debemos tener en cuenta que las incursiones en esta parte del mundo tuvieron relación directa con el conflicto y rivalidad política y religiosa de las potencias europeas.

A lo largo de toda la historia del imperio español en América la extracción de metales preciosos fue uno de los principales objetivos económicos de la corona. El asegurar el transporte del oro y la plata hacia la Metrópoli era un asunto de primera prioridad, dado que era una de las formas que se financiaba y se mantenía las operaciones militares hispanas en Europa.

1. Parker, Geoffey *La revolución militar*, Barcelona, Editorial Crítica, 1995. p.119.
2. Bradley, Peter, "La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, No 15,1996. p.171.

Fueron entonces las agresiones de los adversarios de España, una manera de distraer recursos económicos en gastos defensivos que a la larga fue contraproducente, puesto que los antiguos enemigos de Castilla, Inglaterra y Holanda ampliaban y diversificaban su economía mientras que España, amparada en el espejismo de una interminable disponibilidad de recursos, decaía con el peso de la guerra que sostenía sola casi contra toda Europa.

Los adversarios del Imperio Español, sus objetivos y sus estrategias

En lo que se refiere a los adversarios europeos de la monarquía española, estos se manifestaron a través de los piratas y corsarios que asolaron las costas del Pacífico americano realizando incursiones y correrías en perjuicio de los intereses de la corona.

Respecto a esto Guillermo Lohmann sostiene que "*fomentaban la rapacidad pirática varios factores: el caudal de tesoros que fluía del Perú hacia la Metrópoli; la configuración del litoral en el que se ofrecían pequeños villorrios inermes y aislados entre si, incapaces de recibir auxilio desde lugares circundantes y por tanto fácil presa para el saqueo; la confiada navegación de embarcaciones rebosantes de metales preciosos y desprovistas de todo armamento; y el abandono de las prácticas militares por parte de la población que solo era movilizada en caso de emergencia, todo lo cual formaba un conjunto de circunstancias propicias para la acción agresiva de aquellos bandoleros del mar*"[3].

Sin embargo, los corsarios y piratas tenían en su contra la desventaja que significaba la lejanía de sus bases, la peligrosa travesía por el Cabo de Hornos, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa de los habitantes en ella[4].

Los objetivos de las potencias europeas al incursionar con piratas y corsarios en los dominios hispanos

La mayor parte de las expediciones e incursiones de piratas y corsarios sobre el litoral peruano estuvieron motivadas mayormente por el interés de explorar, reconocer el terreno y el derrotero de las costas meridionales de América del Sur, ya sea para establecer factorías que posteriormente podrían servir como base para avanzar hacia el Perú (como lo planearon los holandeses en sus expediciones) y derrotar al poder español allí constituido; o para apoderarse de los envíos de metales preciosos que partían hacia Panamá para luego ser llevados a España. Crear el caos y la zozobra a lo largo de las costas era por supuesto una acción indesligable de todas las incursiones que realizaban.

El objetivo no era siempre intentar conquistar territorios en América, sino buscar distraer recursos en defensa y entorpecer los envíos de metales preciosos a las arcas peninsulares. Este sería el primer paso para socavar y derrocar el poderío

3. Lohmann, Guillermo, *Las defensas militares de Lima y Callao* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1964. pp. 1-2.
4. Ibídem.

español. En esta acción de desgaste y debilitamiento los piratas y corsarios jugaron un rol protagónico al constituirse en la vanguardia.

Los puertos de la costa peruana, como el Callao o Arica por ejemplo, eran los objetivos específicos y más atractivos, ya que eran los puntos de entrada y salida del comercio virreinal y servían de enlace con las grandes rutas marítimas.

En el caso del Callao las mercaderías que se distribuían por todo el virreinato peruano, necesariamente tenían que ser desembarcadas en dicho puerto, para ser repartidas por el resto del país. En el Callao descargaban los navíos los cuantiosos cargamentos que después de un trasbordo en el Istmo de Panamá llegaban desde España.

En cuanto a las intervenciones y ataques extranjeros al virreinato del Perú, Bradley plantea cuatro fases desde finales del siglo XVI: la primera, iniciada por los ingleses, con Francis Drake durante su viaje alrededor del mundo desde 1577 hasta 1580; la segunda, representada por los corsarios holandeses en su intento de establecer factorías en tierras americanas y dominar las rutas marítimas entre 1598 y 1644; la tercera en la que nuevamente los ingleses aparecen con dos expediciones entre 1669 y 1671 y desde 1689 hasta 1691; y por último la época de los bucaneros que va desde 1680 hasta 1695[5].

En el Caribe muchas expediciones del siglo XVI fueron ejecutadas con fines comerciales, y no con el propósito de asaltar y despojar. En el Pacífico las intervenciones empezaron en 1579 con Francis Drake y tenían el exclusivo objeto de capturar navíos, exigir rescates y apoderarse o destruir las propiedades españolas.

Los ingleses fueron los primeros en extender el teatro de la guerra europea hacia el Pacífico y sus corsarios fueron los que más frecuentaron esas aguas hasta fines del siglo XVI. Los holandeses iniciaron sus incursiones en el Pacífico a comienzos del siglo XVII, y desde entonces sus naves irrumpieron a menudo en escena. Por supuesto, la mayoría de las amenazas en el Pacífico tenían el respaldo de los enemigos de España.

Para poder llegar al Pacífico, algunas veces se arriesgaban a cruzar el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos.

Los expedicionarios holandeses que incursionaron en costas americanas, estuvieron bien preparados, equipados y financiados para poder llegar a estas tierras. Sin embargo, en el caso de la numerosa flota con la que vino a incursionar el almirante L'hermite, tema del presente trabajo, no fueron sólo las defensas virreinales peruanas las que determinaron su prematuro retorno hacia Holanda, sino las carencias y enfermedades que afectaron a sus tripulaciones, entre cuyos muertos estuvo el propio jefe.

Aparte de los corsarios, durante el último tercio del siglo XVII, aparecieron una serie de piratas, aventureros y ladrones que se dedicaron a atacar y asaltar

5. Bradley, Peter, ob. cit., p. 172

ciudades portuarias y naves. Conocido es el saqueo e incendio de Panamá en 1670, logrado por el bucanero Henry Morgan, que puso en evidencia la debilidad de las defensas en esa ciudad.

Cabe anotar que si bien es cierto los corsarios y piratas tenían muchas ventajas a su favor, también tenían ciertas desventajas como por ejemplo el tener que operar en aguas muy lejanas de sus bases, realizar una peligrosa travesía por el Cabo de Hornos para poder ingresar al Mar del Sur, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa y de los habitantes en ella, así como el verse afectados inevitablemente por ciertas enfermedades que diezmaban a sus tripulaciones por carecer de una dieta adecuada (alimentos frescos, verduras y frutas).

El concepto defensivo español en América

En la América colonial la corona española estableció un sistema defensivo mediante la implementación de fortificaciones en sus principales puertos y estableció un sistema de flotas, y en el caso especifico del Perú, se conformó la llamada Armada del Mar del Sur.

En el virreinato del Perú, la concepción defensiva fue establecida sobre tres criterios. El primero consideraba que la lejanía de las costas peruanas del continente europeo y lo difícil que resultaba el paso por el estrecho de Magallanes, sería impedimento suficiente para evitar la presencia de naves enemigas; el segundo consideraba que la defensa y protección del territorio debía confiarse a milicias o cuerpos de ejército en tierra, de preferencia formados por destacamentos de caballería; y el tercer criterio, dado por quienes consideraban que el único resguardo efectivo consistía en fuerzas navales, definidas como defensas móviles[6].

De los criterios mencionados anteriormente, la defensa se organizó sobre la base del segundo y tercero, a los que se le añadieron la construcción de murallas de fortificación en los principales puertos, como ocurrió en el Callao.

Sin embargo, un criterio adicional siempre presente, que era casi una consigna permanente, fue como se menciona en las memorias de los virreyes, el adoptar cualquier medida defensiva al menor costo posible. Como ejemplo, mencionamos a continuación una cita textual de la Memoria del Virrey Pedro de Toledo y Leyva, Marqués de Mancera: "*tendréis muy particular y continuo cuidado de procurar que el Mar del Sur esté con mucha seguridad y que para esto se conserve la Armada que de ordinario anda en ella con la menor costa de mi hacienda que sea posible,..*"[7].

La concepción defensiva de contar con una armada y fortificaciones en el principal puerto, en este caso el Callao, implicaba que en un primer momento, conocida la intención de cualquier enemigo de in-

6. Lohmann, Guillermo, *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII*, tomo IV, pp. 35-36
7. Hanke, Lewis, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX, p.75.

cursionar sobre costas peruanas, zarparía la escuadra virreinal a darle el encuentro, pero existía la posibilidad como mayormente fue, que si la escuadra enemiga navegaba proveniente del sur tendría siempre la ventaja de contar a su favor con la corriente peruana que fluye hacia el norte y un viento favorable recibido por la popa de sus embarcaciones, mientras que las naves defensoras tendrían que buscar la sorpresa e iniciativa así como situarse en una posición tal de no tener que luchar con el adversario con viento adverso.

En el caso que no se pudiera rechazar al enemigo en el mar, se tendría la alternativa de contar en tierra con una adecuada resistencia a los atacantes a través de guarniciones en localidades de importancia o de fortificaciones en los puertos principales. Respecto a esto último el problema al que tuvieron que enfrentar las autoridades virreinales era el determinar la manera en la que se debía establecer un sistema defensivo y cómo ofrecer protección en una costa tan dilatada con puertos y bahías tan abiertas.

Este tema daría lugar a una discusión entre los que propugnaban las defensas marítimas y los que hacían lo propio con las defensas en tierra.

La Armada del Mar del Sur

Con la finalidad de controlar y regular el comercio que se desarrollaba entre España y el Nuevo Mundo, así como para poder rechazar los ataques de piratas y corsarios, a mediados del siglo XVI se creó un sistema de flotas y convoyes anuales. Este enlace primario entre España y sus colonias americanas, a pesar del ataque de sus rivales europeos, se mantuvo exitosamente por más de 150 años.

Una de estas flotas viajaba desde España hacia el virreinato de Nueva España, que incluía México, Centroamérica y el Caribe, y la otra era la que se dirigía al virreinato del Perú. La flota destinada a este último, zarpaba hacia Nombre de Dios (posteriormente Portobelo) en Panamá, en donde existía una feria en la que se realizaba un gran intercambio comercial.

En un principio, la navegación hacia Panamá era efectuada por este sistema de flotas, hasta que a raíz de la inesperada incursión de Drake sobre las costas del Mar del Sur, se creó aproximadamente hacia 1570, la primera agrupación naval organizada en el virreinato del Perú.

La Armada del Mar del Sur, nombre con el que se le conoció a esta organización naval, tuvo como misión principal brindar protección a los convoyes destinados a Panamá y que transportaban como carga más importante la plata proveniente de las minas del Alto Perú. En segundo lugar, tenia la misión de defender el litoral Pacífico de todo el virreinato. Resulta interesante ver cómo ambas misiones de la armada eran distintas y contrapuestas, puesto que la escasez de naves y recursos, lógicamente harían de la protección de las naves que transportaban los caudales hacia Panamá, la misión de mayor importancia.

Por otro lado, defender el litoral de las posibles incursiones de piratas y corsarios era una empresa difícil de realizar. Como principalmente la intención de los enemigos de España no era trabar combate con

las fuerzas navales virreinales, sino más bien depredar, su táctica era huir, de tal manera que ni con una escuadra más numerosa, hubieran aumentado las posibilidades de hallarlos en la inmensidad del océano.

Esta organización naval, a diferencia de las otras implementadas en su tiempo por España en sus diferentes dominios, tuvo ciertas singularidades. La primera de ellas, fue su alejamiento de la metrópoli.

Por otro lado, teniendo en cuenta las consideraciones en torno a efectuar los menores gastos posibles en la defensa, la Armada del Mar del Sur fue una agrupación naval que contó siempre con muy pocos efectivos. El dinero gastado ya sea en material como en remunerar al personal que servía en la Armada, era dinero que se quedaba en América y dejaba de ingresar a las Arcas metropolitanas. Por ello se explica que esta era una organización que se activaba únicamente cuando se tenia noticia de la proximidad de algún enemigo frente a las costas peruanas, o cuando había que transportar caudales y mercaderías por vía marítima.

En lo comercial, el Mar del Sur fue un océano cerrado durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII. Desde la creación de la Armada del Mar del Sur (c.1570) y hasta 1717 (poco antes de su desaparición), esta organización no recibió ningún navío desde España, ni envió ninguno allí, puesto que la lejanía y lo riesgoso de cruzar el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, era una empresa muy peligrosa. Este fue motivo suficiente para impulsar el desarrollo de una industria naval propia en la que destacaron principalmente los astilleros en Guayaquil.

El diseño de las embarcaciones, se hizo en función de las condiciones propias del mar en el litoral marítimo del Pacífico, y se trataba de naves que en calidad no tenían nada que envidiar a sus contemporáneas europeas. A pesar de esta afirmación, resulta extraño que en nuestros astilleros se hayan construido embarcaciones poco o nada aparentes para operar en costas peruanas como lo fueron las dos galeras construidas entre 1578 y 1579, que demostraron pronto lo inaparente de su uso en estos lares.

En contrapartida a lo afirmado por Clayton, en lo que respecta la construcción de buques de guerra, Bradley, recogiendo informaciones registradas por las propias autoridades virreinales, es de la opinión que existen comentarios que ponen en duda la calidad de las naves construidas en Guayaquil[8]. Sabemos que los principales usuarios de los buques de la armada eran mercaderes y exportadores quienes preferían buques mayores. Debido a esto último, se produjeron algunos naufragios, puesto que esas naves eran poco maniobrables y, además, sus dotaciones eran poco experimentadas. Esto ocasionaba la pérdida de centenares de vidas y mercancías, así como la plata que era enviada hacia Panamá.

La poca disponibilidad de recursos y la renovación de las naves de la escuadra que se tenía que efectuar por la corta vida útil que tenían o por haberlas perdido en

8. Bradley, Peter, Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en *Compendio Histórico del Perú*, p.493.

algún naufragio o en combate, hacían que el virrey afrontara dos opciones para hacerse de buques que sirvieran de refuerzo en sus defensas marítimas: una era la de requisar los buques mercantes para el servicio real, armándolos y tripulándolos debidamente; y la otra era la de construir naves destinadas específicamente a la Marina de Guerra. De esta última, había dos opciones: mandar a construir buques nuevos, que era lo más apropiado o adquirir los particulares en construcción y modificarlos.

Los galeones que conformaban la Armada del Mar del Sur, desempeñaban un papel importante en la economía imperial, puesto que la plata que se transportaba a Panamá para luego ser llevada a España, representaba aproximadamente el 40% del valor del tesoro exportado anualmente a España, de todas sus posesiones en América. Esta Armada estaba usualmente constituida por 4 ó 5 buques, de los que 2 ó 3 eran galeones reales y el resto buques mercantes fletados por el gobierno.

Durante el siglo XVII el tráfico marítimo del virreinato del Perú era mantenido por unos 30 a 40 buques, principalmente pertenecientes a armadores privados.

El intercambio comercial entre los diferentes virreinatos se daba por la llegada a Acapulco de mercadería del lejano Oriente que era traída anualmente por el galeón de Manila, para consumo en México o para su trasbordo al Perú.

También se da un intercambio de productos tales como cacao, vinos y artículos navales el cual fue prohibido en 1634, por decisión de la Corona, buscando evitar la fuga de oro y plata hacia Oriente, así como para detener el crecimiento de la producción interna de ciertos productos. El intercambio de productos agrícolas y minerales constituyó otro estímulo a la actividad naviera.

Con respecto a las primeras tripulaciones, éstas no eran ni permanentes ni profesionales, sino que eran hombres que una vez que realizaban sus misiones, eran desmovilizados o reformados y se reincorporaban a sus actividades habituales. Los soldados y marineros eran reclutados a través de un sistema de milicias.

Esta característica, sin embargo, resultó ser en la práctica muy perjudicial, puesto que el enemigo con quien tenían que combatir, era gente de mar muy experimentada en el manejo de sus naves y sus armas, y ello quedó demostrado en el desastre que sufrió la Armada el 17 de julio de 1615 en las afueras de Cañete frente a las naves enemigas del holandés Spilbergen.

Respecto a las escuadras virreinales y sus tripulaciones, se ha dicho que la torpeza desplegada por dichas escuadras, endebles y dirigidas usualmente por mandos improvisados, pusieron a riesgo irreparable en reiteradas oportunidades todo el conjunto estratégico[9].

Las defensas terrestres

Como se ha mencionado, dentro de la concepción defensiva para el virreinato, se consideró también la implementación de defensas terrestres, que consistieron en

9. Lohmann, ob.cit., p.2

el levantamiento de plazas fuertes en los más importantes puertos y sitios estratégicos del territorio. Esta concepción era la misma que la monarquía española puso en práctica en otros lugares de América hispana.

Por razones de índole económica no era posible erigir fortificaciones en cada uno de los lugares de la costa en donde se estimaba que el enemigo pudiese atacar, sino establecer las defensas al menos en los sitios en los que se concentraba el intercambio comercial.

Siendo el puerto del Callao el principal de la costa peruana, y el lugar de entrada hacia la capital y centro político y económico más importante del virreinato, por razones obvias, fue el primer lugar en ser fortificado. Estas defensas han sido ampliamente estudiadas por Lohmann Villena, y fueron iniciadas durante el gobierno del príncipe de Esquilache.

Sin embargo, a diferencia de otros lugares de importancia en la América Colonial, ni en el puerto del Callao, ni en la ciudad de Lima se construyeron obras de gran magnitud como las efectuadas en Portobelo, Cartagena de Indias, Veracruz y otras zonas del Caribe.

El dispositivo de la defensa territorial en el Perú se articuló sobre dos ejes: la ciudad de Lima y el puerto del Callao. La primera con un recinto amurallado y el segundo con una fortificación abaluartada cuya existencia sería corta debido al maremoto que lo destruyó en 1746.

Habiendo revisado el marco general en el que se desarrollaron las incursiones de corsarios y expediciones contra los dominios hispanos en América, lo que sigue del presente trabajo se dedicará a efectuar un estudio acerca de la que fue la mayor expedición organizada contra el virreinato del Perú: la expedición holandesa de Jacques Clerck L'Hermite.

II. Antecedentes de las incursiones holandesas al Perú

Las guerras hispano-holandesas y la independencia de los Países Bajos. La formación de la Compañía de las Indias Occidentales.

La sublevación e independencia de los Países Bajos

Los Países Bajos (Bélgica y Holanda) en el siglo XVI se habían convertido en un imperio comercial rico y floreciente. Amberes era el centro comercial del norte de Europa, pero las dos regiones más importantes eran Holanda hacia el norte y Flandes hacia el sur.

Durante el reinado de Felipe II la política en los Países Bajos fue la de contrarrestar las doctrinas reformistas.

En 1565 la corona española tenía a Margarita de Parma, hija natural de Carlos V como gobernadora de los Países Bajos. En aquel año la nobleza reunida en una Liga, encabezada por Guillermo de Orange y los condes de Egmont y Hoom, elevó a la gobernadora un memorial de reclamaciones, que fue rechazada.

Mientras tanto, la propaganda calvinista se acentuó aunándose al repudio ante el rechazo de los españoles, lo que se

tradujo en el asalto a catedrales y monasterios en donde los calvinistas cometieron una serie de excesos.

En respuesta a ello, Felipe II decidió actuar con rigor enviando a un nuevo gobernador, el Duque de Alba, acompañado de un ejército de 12.000 hombres, quien entre 1567 y 1573 ejercío una represión drástica. Dentro de las medidas que instauró, estuvo la creación del Consejo de los Tumultos (también conocido como Tribunal de la Sangre) que condenó a muerte y confiscó los bienes de miles de personas mediante juicios sumarísimos.

Los calvinistas huyeron hacia las provincias septentrionales y en 1568 en Bruselas fueron ejecutados el conde de Egmont y el almirante Hoom.

La política represiva, lejos de lograr la pacificación, hizo que los nobles católicos se unieran a los protestantes calvinistas, mientras que los burgueses de Holanda se sublevaban, desatándose un estado de guerra en todas las provincias.

Luego, Felipe II sustituyó al Duque de Alba en 1573 por Luis de Requesens, quien intentó pactar con los sublevados lo que no lograría puesto que murió en 1576.

Sus sucesores, Juan de Austria y Alejandro Farnesio, no lograron transar con Guillermo de Orange, pero sí lo obligaron a retirarse hacia el norte, quedando España con el dominio y control sobre Flandes.

En enero de 1579 los calvinistas del norte, siempre liderados por Guillermo de Orange, lograron integrarse en una federación, conformada por las siete provincias más septentrionales, Holanda, Zelanda, Utrecht, Geldern, Frisia, Groninga y Overijseel. Estas siete provincias o Provincias Unidas se independizaron de España en 1581 con capital en La Haya, proclamando como gobernador general a Guillermo de Orange.

Los intentos de Felipe II por reconquistar la región fueron vanos, y aunque Guillermo de Orange fue asesinado en 1584, la resistencia contra la amenaza hispana continuó con su hijo y sucesor Mauricio de Nassau.

Los holandeses pronto comprendieron que la mejor manera de combatir a Felipe II era hacerlo en sus colonias y para ello las Provincias Unidas contaban desde 1576 con una poderosa armada.

Entonces, con el propósito de llevar la guerra hacia las Indias españolas y portuguesas y a la vez expandir el comercio holandés hacia ultramar, se fundó la Compañía de las Indias Orientales.

Esta compañía fue estructurada federativamente, contando con numerosos recursos navales y financieros, así como también el estado holandés le otorgó el monopolio absoluto entre el Cabo y el Estrecho de Magallanes. Dentro de sus facultades estaba la capacidad de hacer la guerra o la paz, establecer tratados, fundar colonias, apoderarse de embarcaciones extranjeras, construir fuertes y nombrar gobernantes, entre otras[10].

10. Rodríguez, Pedro. "El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la Defensa del Virreinato (1615)", en *Revista Histórica*. Tomo XXVI. p.270.

A cambio, los Estados Generales imponían derechos de Aduana muy moderados y se arrogaban la fiscalización financiera y general de los negocios de la compañía.

En esta empresa los principales accionistas eran mercaderes de Amsterdam y recibía ayuda económica de los Estados Generales, pero se obligaba a entregar todas las presas a los Estados, reservando una tercera parte para los capitanes y soldados que participaban, debiendo el reparto hacerse únicamente en Holanda y Zelanda.

Bajo estas condiciones es los holandeses organizarían sus expediciones como parte de la guerra que libraban contra España hacia finales del siglo XVI y buena parte del XVII.

Expediciones holandesas al Virreinato del Perú

Considerada la alternativa de efectuar ataques hacia los centros generadores de la riqueza que sostenían al imperio español –sus posesiones en ultramar– poco a poco se iría gestando la idea de ejecutar una meta mucho más ambiciosa que la del hostigamiento a la navegación enemiga, el corso, los ataques a las colonias españolas, que sería la de conquistar el Virreinato del Perú.

Entonces, dentro de esta estrategia, es que se produjeron a partir de 1600, varias expediciones que mediante la hostilización a la navegación y la captura de caudales, lograron sembrar el temor y, lo más importante, obtener información de los mares, pasos y puertos americanos en donde incursionaron, para luego poder planificar mejor su idea de conquistar al Perú.

La primera de las expediciones holandesas fue la de Olivier Van Noort, quien llegó a costas americanas por el estrecho de Magallanes con cinco naves, asolando la costa chilena, sin haber sido combatido por las dos naves que el virrey Luis de Velazco puso al mando de Gabriel de Castilla. Finalmente, el corsario escapó a Filipinas donde perdió dos naves.

Luego, en 1615 el holandés Joris Van Spilbergen arribó a costas americanas por Magallanes con seis naves. El Virrey Príncipe de Esquilache envió a su sobrino con 7 pequeños barcos a enfrentarlo, produciéndose un combate naval frente a Cerro Azul el 7 de julio de 1615, donde se hundió una nave española con 500 hombres, logrando vencer los holandeses. Sin embargo, el corsario no atacó el Callao, fue luego a Huarmey, saqueando dicho puerto y después se dirigió a Paita pero no la atacó. Finalmente, dejó costas peruanas con rumbo a Acapulco, Islas Molucas y las Filipinas, en donde sus naves fueron practicamente diezmadas por naves españolas.

Un hecho de importancia respecto a estas expediciones que antecedieron a la de 1624, es que a través de ellas los holandeses lograron obtener información de los lugares visitados, así como sembrar a algunos espías, que servirían de informantes acerca de las defensas existentes, así como del movimiento de los caudales destinados a la corona española, que eran remitidos desde Arica hacia el Callao, y luego hasta Panamá.

III. La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite al virreinato del Perú

El 3 de junio de 1621 los Estados Generales autorizaron la constitución de la nueva Compañía de las Indias Occidentales. Esta nueva empresa tenía como uno de sus propósitos efectuar una ofensiva contra España privándola de los recursos obtenidos de sus posesiones coloniales.

Las atribuciones de esta nueva empresa eran similares a las otorgadas a la Compañía de las Indias Orientales, pero a diferencia de esta última, tenía garantizado por parte de los Estados Generales, el monopolio comercial de los territorios por un periodo de 24 años.

A poco de su constitución en el mismo año 1621, la Compañía de las Indias Occidentales declinó el ofrecimiento de los Estados Generales para participar en un ataque al Virreinato del Perú y a las costas del Mar del Sur, en lo que posteriormente se conocería como la Armada Nassauense, proyecto en el que la Compañía de las Indias Occidentales se hallaba invirtiendo considerables sumas de dinero. Este rechazo se debió en parte a la carencia de fondos, así como a ciertos temores a que tal empresa tuviera éxito[11].

Sin embargo, a pesar del rechazo mencionado, el propósito de armar una nueva expedición hacia el Perú continuó, y para la primavera de 1623, con el aval del príncipe Mauricio de Nassau, los preparativos de una flota expedicionaria fueron llevados a cabo por tres comisionados de la Compañía de las Indias Orientales, Hugo Muys, Albert Joachim y Adrian Bruyning[12].

Quien se hizo cargo de esta expedición fue el Almirante Jacques Clerk L'hermite, personaje del que se sabe muy poco, pero de acuerdo a las referencias disponibles, se conoce que era de origen francés, que por las persecuciones religiosas en su país y por sus simpatías con los calvinistas, emigró hacia Holanda, dedicándose a la navegación, embarcándose en 1605 para las Indias Orientales y desempeñando allí algunos cargos importantes, y que luego de su regreso (cuya fecha no conocemos), fue convocado por los Estados Generales para hacerse cargo de la expedición contra el Perú[13].

Cabe mencionar que los informes del espionaje holandés, evacuados por personas que habían residido mucho tiempo en el Perú, convencieron finalmente al príncipe Mauricio de Nassau, de que si Holanda emprendía una expedición que amenazase al poder español establecido en el Perú, existirían altas probabilidades de que los indios y especialmente los negros esclavos, se sublevarían apoyando a quienes considerarían como sus libertadores.

El príncipe holandés también fue informado de que en el Perú, hacia 1622, en la región de Potosi, se había desatado una lucha entre españoles vascos y los criollos, en la que se disputaban la posesión de las mi-

11. Bradley, Peter, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Nueva York, St. Martin's Press. , 1981, p.50.
12. Ídem, p. 52
13. Martínez, José, *Enciclopedia General del Mar*, Madrid, Ed. Garriga, 1958. tomo III, p.743.

nas de plata existentes allí. Para este caso, los informes aseguraban que si se tomaba el puerto de Arica –punto de salida del mineral altoperuano- llegar hasta Potosí, no sería tarea dificil, ya que no poseía mayor defensa que obstaculizara tal empresa[14].

Organización y composición de la expedición nassauense de L'hermite

El jefe de la expedición, almirante Jacques Clerck L'Hermite, se hallaba a bordo de la *Amsterdam*, mientras que el segundo al mando, el Vicealmirante Ghem Huigen Schapendam estaba embarcado en el *Derft*.

La tripulación que dotaba a las once naves totalizaba 1.637 hombres, de los cuales 600 eran soldados de la marina, y contaban con un número de piezas de artillería cercana a las 300.

Objetivos y plan de la expedición de L'hermite

De acuerdo con lo expresado por uno de los miembros de la tripulación de la nave *Amsterdam*, el objetivo principal de la expedición era –como ya se ha explicado anteriormente– el de conquistar todo el territorio del virreinato del Perú.

La Armada nassauense logró reunir a once naves, cuyas características, puerto de origen y comandantes son los que a continuación se indican: (según cuadro)

Buque	Desplazamiento	Artillería	Lugar de origen	Capitán	Dotación
Amsterdam	800 tons	42	Amsterdam	Leendert Jacobsz Stolck	237
Delft	800 tons	40	Amsterdam	Cornelis de Witte	242
Oranje	700 tons	22	Zelanda	Johansz Quirguen	216
Hollandia	600 tons	34	Rotterdam	Adrian Tol	182
Eendracht	600 tons	32	Holanda	Jan Ysbrantsz	170
Mauritius	550 tons	32	Rotterdam	Jacob Ariaensz	169
Arend	400 tons	28	Amsterdam	Meyndert Egbertsz	144
Koning David	350 tons	16	Holanda	Jan Thomasz	79
Griffioen	320 tons	14	Holanda	Cornelisz	78
Hoop	260 tons	14	Rotterdam	Pieter Harmensz Slobb	80
Hazewind	60 tons	4	Amsterdam	Solomon Willemsz	20

14. Valdizán, José, *Historia naval del Perú*, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I, p 240.

Para el logro de tal propósito, las instrucciones dadas a L'hermite detallaban un plan, que consideraba que una vez entrada la armada a las aguas del Mar del Sur, debían dirigirse directamente hacia el puerto de Arica, para apresar a los galeones que allí se hallasen, que para ese momento se había estimado que estarían en preparativos para zarpar hacia Panamá con la plata que era enviada anualmente a España, proveniente de las minas de Potosí.

Adicionalmente, se consideraba sublevar a la población indígena del lugar y con la ayuda de éstos, efectuar el ataque principal a dicho puerto para su posterior captura.

El plan holandés consideraba alternativas en caso de que la Armada de Plata hubiese zarpado antes de la llegada de los expedicionarios. De ser así, no permanecerían en Arica, sino más bien se dirigirían hacia Lima, hasta alcanzar y conquistar a las naves españolas y su valioso tesoro, y que si esto también fallaba, conquistarían la ciudad de el Callao y sus castillos.

Para este último propósito, con la artillería y el personal que llevaban a bordo de sus naves, efectuarían un desembarco, dirigiendo sus esfuerzos a sublevar a la población esclava, y ocupar la ciudad. Si esto era logrado con éxito, debían consolidar y fortalecer su posición en la ciudad, para luego atraer a la gente y provocar el máximo daño posible.

Considerando que lo anterior tampoco tuviera éxito, las instrucciones holandesas indicaban permanecer en los alrededores de Lima, bloqueando el puerto del Callao, para observar todas las embarcaciones que llegasen y zarpasen, buscando causar conmoción y debilitar a la población con su presencia.

Situación de las defensas en el puerto del Callao entre 1615 y 1623

Con el fin de tener una idea de cuál era la organización y elementos defensivos con que contaba el puerto del Callao y sus alrededores, en primer lugar revisaremos el estado en que se hallaban para inicios del siglo XVII, para posteriormente ver su situación en vísperas de la llegada de la expedición de L'hermite.

Con los antecedentes de varias incursiones de los enemigos de España en costas del virreinato del Perú, la defensa no podía ser dejado de lado por los gobernantes en estas latitudes. En efecto, como resalta el padre Vargas Ugarte en su *Historia General de la República del Perú*, una de las primeras atenciones del príncipe de Esquilache, virrey del Perú entre 1615 y 1622, al asumir su cargo, fue la defensa del reino. Considerando la reciente expedición del holandés Spilberguen, era evidente la necesidad de guarnecer la costa y de equipar convenientemente la Armada.

Al respecto, el virrey celebró dos acuerdos generales de guerra, y después de ello, teniendo en cuenta la situación en la que se hallaba el Callao, envió un informe al rey el 20 de mayo de 1616, en el que detallaba las acciones que había tomado en la materia. Le manifestaba al soberano la ausencia de gente para la milicia y el temor existente por las incursiones anteriores del enemigo. Esto se debía a la ausencia de un ejército regular, que hubiera evitado tener que levar a la gente ante la

inminencia de una amenaza externa.

Otra preocupación era el mantenimiento de personal entrenado para la Armada, actividad que demandaba grandes recursos. Dado que su actividad se limitaba ante la presencia del enemigo, tan pronto como la amenaza se disipaba, las tripulaciones de las naves eran licenciadas, quedando a bordo de ellas tan sólo el personal necesario para su mantenimiento. En cuanto al último aspecto mencionado, en razón de la gran humedad existente y la alta salinidad de las aguas en las costas peruanas se producía un deterioro rápido del casco y velamen de las naves. En suma, la organización defensiva del virreinato demandaba una atención mayor a la que le daba la real hacienda.

Los navíos existentes en el Callao a la llegada del virrey Esquilache, eran los sobrevivientes del combate de Cañete con las naves de Spilberguen en 1615, y que puestos nuevamente en servicio, llegaron a ser cinco galeones: *Nuestra Señora de Loreto*, *San José*, *Jesús María*, *San Felipe* y *Santiago*, a los que se sumaban los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco* y tres lanchas[15]. Es importante mencionar que los gastos de la Armada con base en el Callao para la defensa del Mar del Sur, se obtenían en parte de las denominadas "Averías de la Armada"[16].

Un tercer aspecto relacionado a la defensa del puerto era el referido a la artillería existente en Callao, que para 1615 consistía en 13 piezas de artillería plantadas en dos plataformas: 7 en una y 6 en otra, destinadas a defender el puerto y a las naves mercantes[17]. Estas defensas, iniciadas en la gestión del virrey Marqués de Montesclaros, para Esquilache eran insuficientes, por lo que llegó a proponer al rey la construcción de una muralla con baluartes y traveses, para su defensa y para la protección y abrigo a los navíos.

Dicha propuesta, sin embargo, no sería atendida; pero a pesar de ello, el Príncipe de Esquilache diseñaría un sistema defensivo con artillería montada en fuertes, cuyos sectores de tiro cubrirían toda la bahía. En los seis kilómetros que separan la desembocadura del río Rímac y La Punta, se determinó la conveniencia de constituir tres fuertes, tarea que fue encomendada al Maestro Mayor de fábricas y fortificaciones Martínez de Arrona.

El primero de ellos, denominado en un principio Santa María y posteriormente Nuestra Señora de Covadonga, se hallaba ubicado hacia el norte, en un lugar contiguo al hospital de los juandedianos. Su explanada tenía capacidad para montar catorce piezas artilleras, pero únicamente fueron colocadas dos culebrinas de cinco toneladas, y cinco medias culebrinas o ca-

15. Acerca del estado de estas naves, la *Señora de Loreto* hacía de almiranta y poseía 44 cañones, el *San José* era la capitana con 32 cañones, cuyo casco se hallaba con sus maderas podridas; el *Jesús María*, nave vieja con 14 años de construida y que poseía 30 cañones; mientras que el *San Felipe* y el *Santiago* tenían 16 piezas de artillería. Para el caso de los pataches, ambos eran dotados por 8 cañones cada uno. Vargas Ugarte, Rubén, *Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689)*, Lima, Ed. Milla Batres, 1966. p.157.
16. Estos ingresos, provenían del cobro del uno por ciento de la avería de toda la plata y oro que navegaba desde el Callao a Tierra Firme y de los valles de la costa del virreinato. *Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima, Lib Central, 1859, t, I, p.134.
17. *Memoria...*, p.109.

ñones gruesos.

El segundo fuerte, denominado San Francisco, se hallaba a 600m hacia el sur del anterior, delante del Palacio virreinal y en punto céntrico de la población. Aunque su construcción había sido iniciada en el gobierno del Marqués de Montesclaros, al ser concluido le fueron instaladas dos culebrinas de cinco toneladas, dos medias culebrinas y un cañón de 3,6 toneladas, y cuatro cañones gruesos.

Ambas plataformas se construyeron de cal y piedra procedente de la isla San Lorenzo, con cimientos muy profundos, dada su cercanía al mar y a lo húmedo del terreno.

El tercer fuerte, denominado Santa Ana, no llegaría a ser construido en aquel momento, y ello debido a la oposición del Consejo de Indias, que reprochó al virrey el menoscabo que hacía en las remesas de caudales destinados ala Corona, en razón de haberlos distraído en las obras del Callao[18]. Por es razón, las obras de construcción de los fuertes en el Callao fueron suspendidas en agosto de 1618, sin haber sido concluido el tercero de ellos.

La gestión del príncipe de Esquilache concluyó en diciembre de 1621, y habiendo sido nombrado su sucesor, fue autorizado a dejar el gobierno en manos de la audiencia, la que interinamente se hizo cargo del reino hasta la llegada del nuevo virrey, Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar. El nuevo gobernante llegaría al puerto de Paita el 27 de abril de 1622, proveniente de Nueva España, en donde se había desempeñado como virrey desde 1612.

Cabe mencionar que durante el interinato de la audiencia, en noviembre de 1621, el fiscal Luis Enríquez había dirigido una carta al rey, en la que le manifestaba el pésimo estado del alistamiento de la Armada en general, siendo su parecer que no se encontraba apta para pelear ante la presencia de un enemigo, y que no serviría siquiera para conducir los azogues y socorro de Chile, a pesar de las medidas adoptadas por el virrey Esquilache durante su gestión[19].

La llegada del nuevo virrey, fue una nueva oportunidad en la que el tema de las defensas del Callao y Lima recobraron importancia. Precisamente, una de las primeras ocupaciones del gobernante a poco de asumir su cargo, fue la de inspeccionar personalmente los elementos defensivos existentes en el puerto del Callao.

Realizada dicha visita, constató el pésimo estado en que se hallaba el galeón *Jesús María*, por lo que fue retirado del servicio por estar viejo e imposibilitado de recibir carena. En su reemplazo, se contrató la construcción de un nuevo galeón al maestro José de Castro en su astillero de Guayaquil, cuyo nombre sería *San Diego*, debiendo ser entregado al término de su construcción en el puerto del Callao[20].

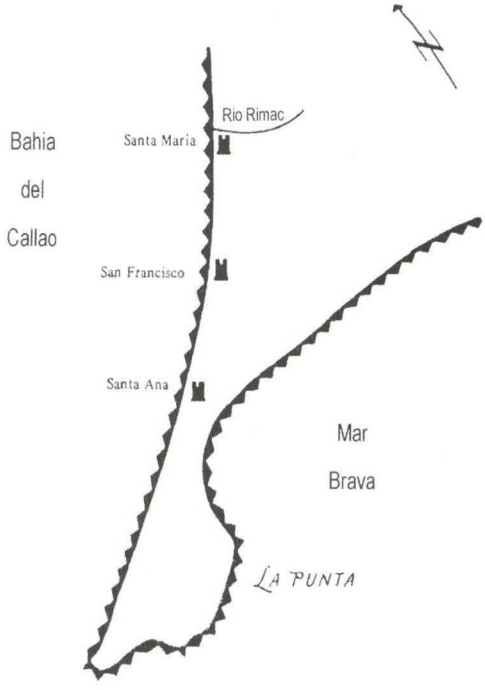
18. Lohmann, *Defensas...*, p. 44.
19. Esta versión la recoge el padre Vargas Ugarte, en su obra Historia General del Perú. T.III. p.157.

Las primeras noticias de una nueva incursión holandesa, los preparativos para la defensa del Callao y el adelanto del envío de la Armada hacia Panamá

La inquietud del nuevo virrey pronto se convertiría en una preocupación, puesto que las primeras noticias acerca de una nueva incursión holandesa llegaron al virreinato el 29 de abril de 1623, cuando circularon rumores que indicaban el avistamiento de quince naves enemigas en cercanías de las costas chilenas de Itata[21]. Ello motivó al marqués de Guadalcázar a ejecutar una serie de mejoras en las defensas artilleras de Lima y Callao, disponiendo el emplazamiento de 56 cañones, los que fueron distribuidos en la costa comprendida entre Pachacámac y Ancón, como medida preventiva ante cualquier intento enemigo de desembarcar sorpresivamente[22].

En cuanto a los fuertes existentes, el virrey dispuso la ubicación de 7 piezas de artillería sobre las bases del inconcluso fuerte Santa Ana, que una vez terminado fue rebautizado como fuerte Guadalcázar. Para ese momento, el virrey estimaba que podía disponer de unos 2.000 hombres para defender el puerto[23].

A las primeras noticias de una posible presencia holandesa cerca de las costas americanas, le secundaron informaciones



Ubicación de los fuertes existentes en el Callao al principiar la gestión del Virrey Marqués de Guadalcázar en 1623

provenientes de Madrid, que fueron recibidas en el Perú el 2 de mayo y el 28 de setiembre de 1623, en las que se confirmaba el zarpe de una flota enemiga con intenciones de dirigirse hacia costas del Pacífico.

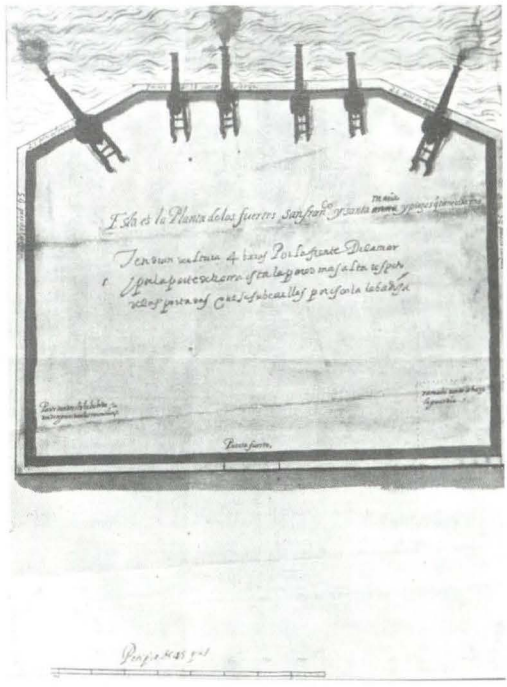
Ante la amenaza inminente el virrey adoptó una serie de medidas adicionales, entre ellas, que se fundiesen tres culebrinas reales, que se fabricasen 800 mosquetes y arcabuces, así como la fabricación de

20. López de Caravantes, Francisco. *Noticia General del Perú*. t.III . pp.256-257
21. Esta versión la recoge Lohmman. Sin embargo, el licenciado Luis Henríquez, en su "relación de lo sucedido con la armada olandesa desde nuebe de mayo de 1624 asta 14 de agosto del dicho año" fechada el 9 de setiembre de 1624, al respecto indica que "de particulares, se recibieron cartas y ynformación del gobernador de Chile de que en aquel paraje se avian visto onze nabes de enemigos".
22. Lohmman. ob. cit., p. 48.
23. Bradley, Peter, "The Defence of Peru (1600-1648)", en *Ibero-Amerikanisches Archiv,* año 2, vol.2, p.90.

más pólvora[24]. De igual manera, se mandó a alistar a toda la gente y armas de la ciudad, organizándola por parroquias y cuadras. Se dispuso también que se ejercitase a los soldados en el manejo de arcabuces y picas, formando escuadrones algunas veces, interviniendo también en dichos ejercicios gente a caballo para simular los ataques. Este entrenamiento duraría más de seis meses[25].

Otra de las medidas preventivas, y quizás la más adecuada por parte del virrey, fue la de adelantar el despacho de la Armada con el real tesoro hacia Panamá. Para ello, el marqués de Guadalcázar se dirigió hacia el Callao, con la resolución de que las naves zarparan el 30 de abril o el 1 de mayo, pero a petición del Tribunal del Consulado, se retrasó su partida, la que finalmente se produjo el 3 de mayo. Para fortuna de la Corona Española, esta precaución resultó acertada, puesto que como se verá más adelante, para ese momento, la expedición holandesa ya estaba muy próxima al Callao, y pocos días después iniciaría su largo asedio y bloqueo en aquel puerto.

Lo cierto es que a comienzos del mes de mayo de 1624, tanto en Lima como en el Callao, se habían adoptado todas las medidas posibles para alistar las defensas existentes y preparado a la milicia y población ante el inminente arribo del enemigo holandés.



Planta de los fuertes San Francisco y Santa Ana, ubicados en el puerto del Callao. (Archivo General de Indias. Lima-105.Año de 1615. tomado de Vargas Ugarte, Rubén. *Historia General del Perú*. Lima, 1966. T.III. lám. XVI)

El zarpe de la expedición de L'hermite de Holanda y su navegación hacia el Callao

Concluidos sus aprestos, las 11 naves de la Armada nassauense zarparon de Goeree[26], Zelandia, el 29 de abril de 1623, iniciando un viaje que más allá de lo esperado, estaría lleno de incidentes

24. Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de *Lima Logboek*, Lima, s/f. p. 5.
25. Ídem, p.7.
26. Ibídem, p.6.

que a la larga influirían en el resultado de la expedición.

En efecto, luego del zarpe de la Armada, cuando se hallaban en plena navegación en el Canal Inglés, el *Arent* presento vías de agua en su casco, lo que lo obligó a detenerse en la Isla de Wight para reparaciones urgentes. Posteriormente se produjo una colisión entre el *Oranje* y el *Hoop*, y en la noche del 14 de mayo, ocurrió una explosión accidental en el *Amsterdam*, produciendo daños de consideración, pero causando tan solo un deceso[27].

Prosiguiendo su viaje hacia el nuevo continente, la expedición se cruzó con una flota de naves portuguesas que llevaban un cargamento de azúcar desde Pernambuco, Brasil hacia Portugal. Respecto a este episodio, en versión de un fraile portugués tomado prisionero por los holandeses, el hecho se produjo en setiembre de 1623, y las naves capturadas fueron cuatro, las que apresadas, fueron remitidas a Holanda, quedándose con 80 portugueses como prisioneros. Sobre este incidente, hay otra versión y es la que consigna Peter Bradley, quien indica que el hecho ocurrió a principios de junio del mismo año y que la cantidad de naves apresadas fueron diez. Sobre lo ocurrido después, Bradley menciona que la armada nassauense y sus presas se dirigieron a Safi, lugar ubicado en la costa norte de África, para transferir la carga a una nave holandesa que se hallaba en dicho lugar.

Continuando su viaje hacia el Perú, las naves de L'hermite ingresaron al Pacífico el 2 de febrero de 1624 a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose hacia las islas Juan Fernández, en donde se reabastecieron de agua fresca. Luego, el 28 de marzo, esta armada fue avistada en costas chilenas hacia adonde se había dirigido, conforme a sus planes, para obtener información acerca de los caudales de plata que estimaban debían ser trasladados desde Arica hacia el Callao y luego hacia Panamá por dicho tiempo.

Entre tanto, como ya se mencionó, la armada que transportaba el tesoro real valorado en 8 millones de pesos en oro y plata, primer objetivo de la expedición holandesa, había adelantado su partida, habiendo zarpado el 3 de mayo del Callao con rumbo a Panamá. Esta armada se hallaba compuesta por dos naves mercantes escoltadas por los galeones *Santiago, San José* y *San Felipe*.

Sin conocer esta importante noticia, el 6 de mayo, los holandeses capturaron un barco español, para obtener información acerca del traslado de dicho tesoro que estimaban se debía producir por aquellas fechas. En un primer momento, los holandeses fueron informados de que la Armada con los caudales había zarpado tres días antes, pero, los españoles a bordo de la nave, les hicieron creer que no eran tres días sino trece días[28]. Lo cierto es que por las confusiones idiomáticas, los holandeses fueron engañados, perdiendo la única oportunidad de dar alcance al tesoro real, que llegaría sin mayores inconvenientes a su destino.

27. Ibidem, p.53.
28. Según refiere Lohmman, el capitán de la nave española, Francisco de la Carrera, "con singular astucia, aunque los negros decían que sólo habían transcurrido tres días, dijo que por la defectuosa pronunciación del castellano debía entenderse en realidad trece días, ventaja que evidentemente el pirata no podía descontar", Lohmann, *Historia Maritima del Perú...*, p.402.

Conforme a las instrucciones que tenían, a pesar de este grave revés, los holandeses continuaron su viaje hacia el Callao, puerto que estaba esperando la próxima llegada del enemigo.

Respecto al aviso de la proximidad de los holandeses al Callao, el 5 de mayo sus naves habían sido divisadas desde Mala[29], y el virrey tomó conocimiento de este hecho cuando presenciaba en el Callao una corrida de toros, organizada para celebrar la partida de la armada con los tesoros, rumbo a Panamá[30]. Una segunda versión menciona que la noticia llegó al virrey cuando éste se disponía a regresar a Lima, siendo informado que el enemigo se hallaba a diez o doce leguas del puerto a barlovento[31].

Lo cierto es que enterado el virrey de esta dramática noticia, dispuso se avisase de inmediato a la Audiencia para prevenir todo lo necesario para la defensa. Luego, se tocó alarma general en toda la ciudad, y los capitanes de los batallones empezaron a reunir a su gente, para luego remitir los refuerzos necesarios hacia el Callao. Por su parte, los aprestos defensivos en el primer puerto se incrementaron.

La llegada de L'hermite y su Armada e inicio del asedio al Callao

Finalmente, el día jueves 9 de mayo llegó el momento tan temido. La armada de L'hermite estaba a la vista del puerto del Callao, estableciendo de inmediato el bloqueo. Las once naves se ubicaron desde la mitad del canal que existe entre la isla San Lorenzo y La Punta, hasta llegar a las cercanías de la desembocadura del río Rímac, en el paraje denominado Chuquitanta, a una distancia de tres leguas frente al puerto[32].

Luego de establecer su fondeadero, los holandeses aferraron banderas rojas en la popa de sus naves, en señal de hostilidad[33].

Mientras ello ocurría en el mar, en tierra el ejército estuvo listo para actuar, atento y en alerta ante cualquier movimiento del enemigo.

La primera acción hostil efectuada por los holandeses, ocurrió al día siguiente de su llegada, es decir, el 10 de mayo, cuando al amanecer, pretendieron desembarcar por la zona norte del puerto, en la playa que se halla entre los fundos de Márquez y de Bocanegra[34]. Para esta acción, envia-

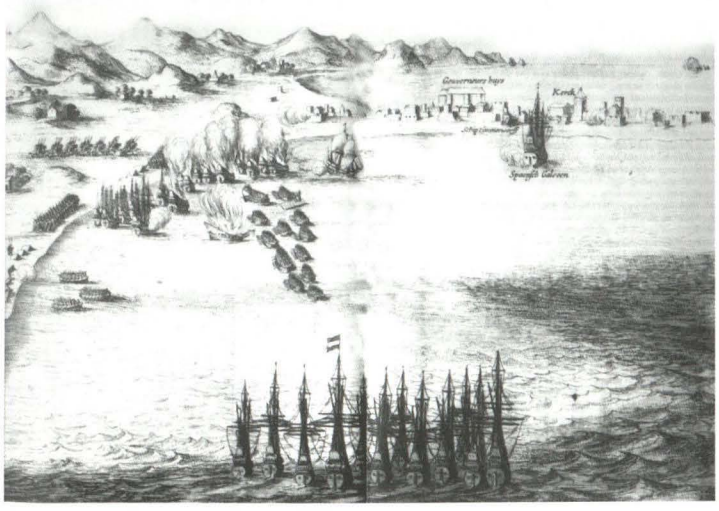
29. Vargas, *Historia*..., p.204.
30. Lohmann, *Las Defensas*..., pp. 51-52.
31. Lima, *Logboek*, p.8
32. Archivo Histórico de Marina (en adelante AHM), Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'hermite. Relación de la Armada olandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia del Archivo General de Indias. Lima, 1627.
33. Lohmann, ob.cit, p.53.
34. En versión del padre Vargas Ugarte, que toma como fuente la Carta del Fr. Andrés Lisón., del 18 de mayo de 1624 (publicada en su obra de 1940 *Manuscritos Peruanos*. Lima, Biblioteca Nacional, 1940. t.III. p.233), "la misma noche de su arribo, el enemigo envió unas lanchas a la boca del río para hacer aguada y el siguiente, 9 de mayo, se acercaron sus navíos más al puerto, reduciendo el cerco, a fin de que, como dice Lisón, no pudiera entrar ni salir un pájaro que no fuese suyo. Aquel día, se apoderó de dos barcas con harina, trigo, vino, pasas e higos, gallinas y otras cosas que le vinieron de perlas".

ron 19 embarcaciones con unos 900 mosqueteros y otra gente armada[35], cuyo objetivo final, una vez logrado el desembarco, era dirigirse hacia Lima por los senderos de las haciendas de Chuquitanta y Aznapuquio.

Sin embargo, conforme a los planes defensivos, en el lugar se hallaba un batallón de unos 60 infantes con arcabuces y picas, reforzado por 30 hombres a caballo, que alertados ante la presencia del enemigo, lograron rechazarlo, tomando como prisioneros a dos artilleros griegos que estaban en el bando holandés.

El día 11, los holandeses capturaron tres barcos mercantes que se hallaban navegando hacia el Callao, empleando dos lanchas, y a pesar del envío de dos barcos desde tierra para impedir su captura y de los tiros efectuados por los fuertes, que resultaron ineficaces, el enemigo logró consumar su acción. Una de estas embarcaciones llevaba un cargamento de 2.500 botijas de vino cargadas en Pisco, abundante fruta fresca (manzanas, uvas, etc.), cuya captura fue bien recibida por los holandeses para aliviar a sus enfermos y tripulantes necesitados de estos alimentos debido a su escasez. La segunda embarcación provenía de Huarmey con leña, y la tercera venía de Huanchaco con trigo y documentos (pergaminos) con dictámenes del Papa.

Prosiguiendo su escalada de acciones en la bahía, aquella misma noche enviaron varias lanchas, las que sigilosamente se acercaron al fondeadero cercano al fuerte Nuestra Señora de Covadonga, en donde se hallaban cerca de 45 barcos mercantes, abordando a nueve de ellos e incendiándolos. En esta oportunidad, a pesar del éxito enemigo en su acción sorpresiva, las embarcaciones españolas que acudieron al auxilio, lograron capturar a un prisionero. Este resultó ser un artillero, cuyo nombre era Carsten Carstens, natural de Hamburgo, cuya confesión sería sumamente valiosa ya que pondría al descubierto los planes de L'hermite, y la situación en la que se encontraban sus expedicionarios.



Grabado impreso en Ámsterdam en 1624, en donde se aprecia el asalto al puerto del Callao por la Armada Nassauense al mando del almirante Jacques Clerk L'hermite. (tomado de Bradley, Peter. "Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. Lima, t.II)

35. AHM.... Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil..., f. 6.

El fracaso de los planes para capturar el Callao y el envío de expediciones hacia Pisco y Guayaquil

Para el día 15 de mayo, el almirante L'hermite, viendo que los intentos por desembarcar en el Callao y los ataques realizados a dicho puerto no habían tenido mayor éxito, decidió establecer el bloqueo. En la medida de que para dicho propósito no se necesitaba el total de sus barcos, determinó enviar cuatro de sus naves hacia el puerto de Pisco y dos hacia Guayaquil, con el propósito de desembarcar en dichos lugares y ocasionar el máximo daño posible al enemigo español[36].

Las cuatro primeras naves holandesas estuvieron a vista de Chincha el día 10 de junio, ingresando el 11 en la bahía de Pisco lo más cerca de tierra posible. Los españoles, alertados de su presencia, los esperaban con sus tropas en la costa. Luego, de las naves holandesas partieron algunas lanchas con soldados listos para efectuar un desembarco bajo la protección artillera de un patache, pero fueron prontamente rechazados por los defensores en tierra. Al día siguiente, enviaron 7 lanchas con mosqueteros y piqueros, lograron desembarcar en la playa, sin resistencia alguna en un principio, pero posteriormente se produjeron varias escaramuzas con la caballería y arcabuceros españoles, que dieron muerte a cinco holandeses. La lucha continuó hasta que tras tenaz resistencia por parte de la población y sus defensores, el enemigo optó por retirarse.

En el caso de las naves que fueron hacia Guayaquil, aquellas lograron causar mayores daños, a pesar de que el virrey había avisado de la incursión antes que la misma se produjera. En efecto, el Corregidor de Guayaquil, Diego de Portugal tomó conocimiento de la noticia el 26 de mayo, pero subestimando al enemigo, se limitó a poner un vigía en la entrada de la ría. Para el infortunio de los guayaquileños, el 2 de junio avistaron los holandeses la isla de Puná, capturando al mencionado vigía, al que utilizaron de práctico para guiarlos hacia Guayaquil. Su llegada al puerto fue totalmente una sorpresa para la población y sus defensores, logrando capturar a cuatro navíos, tres fragatas y dos bergantines de los que se apoderaron de todo su cargamento. Luego, iniciaron el desembarco en la ciudad que fue saqueada tras la retirada de sus defensores, pero originado el incendio por los incursores, reinó luego la confusión, que fue aprovechada por los guayaquileños para volver a la carga.

Finalmente, los holandeses fueron dominados, viéndose obligados a retirarse a sus lanchas, dejando detrás de sí a unos 50 muertos. La ciudad quedó muy maltrecha, y como días más tarde llegaron refuerzos desde Cuenca y Quito, los holandeses se replegaron hacia la isla de Puná, en donde algunas de las naves apresadas fueron incendiadas, luego de lo cual iniciaron su retorno hacia el Callao[37].

Mientras algunas de las naves sitiadoras se dirigían hacia Pisco y Guayaquil, en el Callao, el enemigo proseguía con

36. *Lima Logboek*, p. 11.
37. Vargas, Rubén, *Manuscritos...*, pp.207-208.

sus acciones de hostilización al tráfico mercante. El 22 de mayo por la mañana, los holandeses divisaron un barco que se aproximaba desde el norte, enviando de inmediato una chalupa hacia él, pero al acercarse, se percataron que ya había sido abordado por la tripulación del *Hoop*. Dicha nave capturada venía de Guayaquil con un cargamento de vigas, madera de construcción y una tripulación de 28 españoles y 12 negros[38].

En los días sucesivos, la situación en el primer puerto aparentaba llegar a una calma tensa, pero un acontecimiento de suma importancia, que tardaría en ser conocido por los españoles, se produciría el 2 de junio siguiente: la muerte del almirante L'Hermite.

La muerte de L'hermite

El 3 de junio, a bordo de las naves bloqueadoras, se desarrollaron una serie de actividades inusitadas que llamaron la atención desde tierra. Todas las naves izaron su empavesado e hicieron salvas de artillería y mosquetes, viéndose a continuación movimiento de gente en la isla San Lorenzo. Ello se debía a que el día anterior por la mañana, el almirante Jacques L'hermite había fallecido debido a una enfermedad que empezó a manifestarse desde que la armada había hecho escala en Sierra Leona, al parecer la disentería[39]. Desde ese momento, el almirante nunca más estuvo sano, siendo atacado por diversas enfermedades que lo fueron debilitando, quebrantando su salud, llegando a perder toda la fuerza en sus extremidades durante los cuatro o cinco últimos meses[40].

Para que los españoles no sospecharan de la pérdida del jefe holandés, su segundo en el mando, Schapendam, dispuso que la insignia de L'hermite continuara izada en la nave almiranta, la *Amsterdam*.

El movimiento del que hablamos registrado el día 3, se debió a que en aquel día, el almirante holandés fue enterrado con todos los honores en la isla San Lorenzo. Su cuerpo fue conducido por los capitanes de las naves holandesas, acompañados por el vicealmirante Schapendam y los oficiales de la flota, y frente al cuerpo del jefe, desfilaron tres destacamentos de marineros, cada uno de los cuales disparó 5 salvas con sus mosquetes, mientras que el *Amsterdam* disparaba 9 cañonazos, el *Delft* 7, el *Orange* 5 y el *Hollandia* y el *Arent* 3 disparos cada una. En los barcos capturados se dejaron flamear muchas banderas para despistar y hacerles pensar que toda esa actividad se debía al festejo por las naves hechas presas y no por la muerte del almirante holandés[41].

En tanto, sin conocer aun la muerte del almirante L'hermite, el 6 de junio, día que se celebraba el Corpus, el virrey dispuso que las fiestas religiosas y la procesión se realizaran con toda la pompa posible. Por su parte, aquel día, los holandeses, ahora al mando de Schapendam, prepararon una

38. *Lima Logboek*, p.10.
39. Valdizán, ob.cit., p.248.
40. Ídem, p.12.
41. Ibídem.

nave para que sirviese como brulote, con el objetivo de incendiarla y lanzarla hacia el puerto. Se trataba del navío llamado *Galagala*, de propiedad de Álvaro de Luján, pero el viento y la corriente lo desviaron hacia el norte, y a la altura de Bocanegra, estalló, produciendo un gran estruendo que se sintió en todo el puerto[42].

La reacción hispana: la convocatoria a un a Junta de Guerra por el virrey y las acciones defensivas posteriores

Considerando lo difícil que se tornaba cada vez más la situación en el Callao, y con el propósito de adoptar nuevas medidas para rechazar al enemigo, el 12 de junio el virrey convocó a una junta de guerra presidida por él mismo. En dicha reunión estuvieron presentes Francisco de Alfaro, oidor de la Real Audiencia de Lima y auditor general de la guerra; los licenciados Luis Henríquez y Martín López de Iturgoyen, fiscales; Cristóbal de Ulloa, factor juez oficial de la Real Audiencia; los generales Luis de Córdova, Fernando de Castro, Ordoño de Aguirre, Henrique de Castrillo y Diego de Rosas; el almirante general Juan de León de Plaza; el maestre de campo Gregorio Rico; el teniente de maestre de campo Isidro Coronado; y el sargento mayor Pedro de Salinas.

Esta reunión se producía luego de la captura del artillero holandés Carten Carstens, cuyo testimonio resultó ser fundamental, en tanto se pudo conocer la debilidad de los incursores, y con ello, tener mejores elementos de juicio para adoptar las medidas más convenientes para rechazarlo.

Quien se encargó de interrogar al Carstens fue el jesuita Juan Baptista Exidiano, al cual le manifestó en sus declaraciones, entre las más importantes, acerca de cuáles eran los planes con los que había arribado la armada hasta el Callao, que existía cierto descontento por parte de las dotaciones por los grandes trabajos que habían efectuado, las pocas raciones que recibían, así como un dato importante: que el jefe de la expedición, el almirante L'hermite, se hallaba enfermo, y que en la misma situación también se hallaban otros holandeses[43]. En suma, gracias a las declaraciones de Carstens pudieron conocer las carencias por las que atravesaba el enemigo.

Conociendo estos datos, durante la reunión de la Junta de Guerra, en un primer momento, entre los ministros de la Audiencia, hubo dos pareceres respecto a cómo se debía proceder para derrotar al enemigo. La primera opinión era la de armar algún número de navíos mercantes de los que había en el puerto y una cantidad de lanchas con la artillería sacada del galeón *Jesús María* y de otra proveniencia, con capacidad para transportar a 1.500 soldados y los marineros necesarios, y que con esta armada, la capitana real y dos pataches salieran a desalojar al enemigo y echarlo del puerto antes que

42. Vargas, Rubén, ob.cit., pp. 234-235.
43. AHM..., Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses, Lima, 1624, Material en copia del Archivo General de Indias, ff. 1-17.

retornasen las seis naves enviadas a Pisco y a Guayaquil.

La otra opinión era que considerando que los holandeses tenían superioridad naval, se recomendaba que se reforzaran las defensas en tierra, de manera que el enemigo viera imposibilitado cualquier esfuerzo por desembarcar.

Luego de tratar y analizar ambas opiniones y habiendo cada uno de los presentes dado su parecer sobre los puntos referidos, se acordó por unanimidad optar por la segunda de ellas, es decir, por la de defenderse del enemigo desde tierra, rechazando cualquier intento por desembarcar. Esta decisión se tomó considerando entre otras cosas que las naves de los particulares existentes en el puerto no eran aparentes para ser armadas; que la artillería disponible se hallaba distribuida en las defensas existentes en los fuertes del Callao, algunas en Arica y otras embarcadas[44]; que la infantería disponible era insuficiente para distraerla de sus labores en tierra como para embarcarla; así como por existir un limitado número de marineros, lo que resultaría en una insuficiencia para dotar más navíos y lanchas.

Entonces, habiéndose optado por la segunda opinión, se esperaba que el enemigo consumiese sus provisiones y pertrechos, y que enflaqueciendo cada día más sus fuerzas, sin tener de donde valerse por la dificultad de ser socorrido, se presumía que se retirasen pronto de las costas peruanas. En buen romance, lo que se decidió fue rechazar cualquier intento de desembarco y con dicha resistencia y sin capacidad de reabastecerse, los holandeses desistiesen de su empresa por agotamiento de sus recursos.

Otras decisiones tomadas en la mencionada junta, fueron las de continuar con la elaboración de las trincheras ubicadas entre el Fuerte de Santiago de Guadalcazar hasta la Mar Brava y que se construyera otra entre dicho fuerte hacia el otro lado de la bahía; así como que las dos lanchas en construcción en el astillero, se acabasen a la mayor brevedad que se pudiere y que se construyeran otras dos más, y que estas lanchas, sumadas a la galeotilla y los cuatro chinchorros existentes, estuvieran en capacidad de atacar al enemigo en caso de ser necesario, considerando la falta de navíos de armada.

De igual manera, se decidió que se estorbara cualquier intento por parte del enemigo para que hiciera aguada entre el río Surco hasta el río de Carabayllo, obligándolo de esta forma a buscar agua en lugares lejanos al puerto; y finalmente, se decidió también que se aprovechase cualquier oportunidad de ofender al enemigo con las lanchas existentes, sin comprometer a la gente propia.

Durante el asedio al Callao, el virrey ordenó la construcción de 3 galeones, 14 lanchas y una chata. Las lanchas, que serían semejantes pero de mayor tamaño que las holandesas, conformaban una flotilla de fuerzas sutiles. Estas eran la *Santa María Magdalena*, *la Santiago* y la *San Cristóbal*, dotadas de tres piezas de arti-

44. AHM..., Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. t.26. Doc.N° 50. f.10

llería pequeña, las lanchas *San Juan, Santa Juana, Santiago Mayor, Jesús María, Buen Viaje, San Pedro, Santísima Trinidad, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de Loreto* y la *San Ignacio*, que poseían dos piezas de artillería, y finalmente la *San Pablo*, con tan sólo una pieza.

La chata mencionada se hallaba a cargo del general Pedro de Vivanco, dotada de cinco cañones y dos culebrinas reales.

Los intentos holandeses para canjear a sus prisioneros

El 13 de junio aconteció un hecho inesperado. Schapendam envió a bordo de una embarcación a un grupo de 8 hombres de los suyos, con la finalidad de parlamentar y entregar una carta para el virrey. A cargo de estos hombres se hallaba un español, Bartolomé Fermín, que de México se había pasado a las Filipinas y de allí a Holanda[45], el cual se desempeñaba como secretario del almirante y contador de raciones de su navío. Fue en esta oportunidad, en la que los españoles, al preguntarle entre otras cosas el motivo de las descargas artilleras del 3 de junio, se enteraron del deceso del almirante L'hermite[46]. Manifestó asimismo Fermín las acciones para las que habían sido enviadas las naves a Guayaquil y Pisco, la falta de agua entre los de su flota, la presencia de algunos enfermos entre su gente, y que el propósito de su presencia era el de capturar la plata e impedir que fuera a España y hacer todo el daño posible. Indicó también, que aún tenían provisiones para unos diez meses más y que estaban dispuestos a morir en la misión que les había encomendado el Conde Mauricio[47].

En la carta remitida al virrey, se proponía el canje de los dos griegos capturados el día 11 de mayo, por los 30 cautivos que se hallaban en las naves españolas apresadas. Esta propuesta no sería aceptada por el virrey, y al día siguiente, desde tierra, con aterradora sorpresa, se pudo divisar que en los masteleros de la nave almiranta, la *Amsterdam*, habían colgado en represalia a 19 de los 30 presos.

Dos días después de ocurrido tan lamentable hecho, los holandeses enviaron nuevamente hacia los fuertes ubicados en La Punta a dos embarcaciones enarbolando banderas blancas con intenciones de parlamentar una vez más, planteando el canje de los que aun se hallaban con vida, pero fueron rechazados por algunos disparos efectuados desde tierra. Sin embargo, los holandeses soltaron en una embarcación de pescadores a un español, Sebastián de Amores, vecino de Guayaquil, que era el capitán de una de las naves apresadas el 22 de mayo cuando arribaba al Callao. Este personaje se encargó de transmitir un mensaje a las autoridades españolas, en el que se proponía negociar el canje de los escasos cautivos sobrevivientes de la bárbara matanza del sábado 15, por los holandeses y espías encarcelados por las autoridades virreinales. Una vez más el virrey rechazó

45. Vargas, *Historia general...*, p.207.
46. *Lima Loogboek*, pp.48-49.
47. Ídem, pp.49-50.

la propuesta[48], y la reacción del enemigo no se hizo esperar.

El sábado 22 de junio los holandeses colocaron a los presos sobrevivientes en una de las naves capturadas, amarrándolos en la sentina, dejándola al garete e incendiándola. Luego, quemaron las otras dos naves, para evitar que fueran recuperadas por sus propietarios.

La siguiente y quizá última acción de importancia, ocurrió el 30 de junio, tomando esta vez la iniciativa los españoles. En efecto, varias naves partieron desde el Callao durante la noche, para cañonear a una de las que bloqueaba el puerto ubicada frente a Bocanegra. Varias fragatas y pinazas que remolcaban una chata con cuatro piezas de artillería, lograron acercarse a ella, efectuando un total de 33 disparos, haciendo varios impactos que causaron grandes daños en la nave holandesa[49].

El cese del bloqueo al Callao y la retirada definitiva de la Armada Holandesa del Callao

El mes de julio transcurrió sin incidentes de mayor consideración, y una vez retornadas las naves enviadas a Guayaquil y Pisco, el 10 de agosto, se reunió a bordo de la nave capitana, el Consejo de la Armada nassauense, conformado por los comandantes de las naves expedicionarias. Luego de estudiar la situación, los comandantes juzgaron por no conveniente seguir asediando el Callao, decidiendo en consecuencia acabar con el bloqueo al puerto, alistar sus naves para partir y hacer agua en el sitio más próximo posible[50].

Finalmente, luego de haber efectuado el alistamiento necesario para zarpar en la larga travesía hacia Holanda, la nave capitana partió desde San Lorenzo el 14 de agosto, seguida por 14 naves, de las cuales 3 eran de las capturadas.

Su primera recalada luego de partir de la isla –y la última en territorio peruano- fue la bahía de Ancón, en donde se detuvieron por poco tiempo para excavar pozos en busca de agua durante dos días y medio, pero como tan solo hallaron agua salobre, y ante la presencia de españoles que preparaban un ataque, decidieron poner fin a su presencia allí. Luego, reiniciaron su viaje a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose a costas brasileñas, en donde se apoderaron de la ciudad de Bahía de Todos los Santos, lugar de donde fueron desalojados al año siguiente y arribando finalmente en 1626 a Holanda.

Acontecimientos posteriores a la partida definitiva de la Armada Nassauense del Callao

Luego de la partida del Callao de las naves de la Armada Nassauense, el virrey mandó reconocer la isla para ver lo que

48. Según la versión holandesa, el virrey en su respuesta a la primera carta enviada recibida, hizo conocer que lo único que tenía para los holandeses era "munición y plomo", Lima, *Loogboek*, p.15.
49. Lohmann, *Historia Marítima del Perú*..., pp.407-408.
50. Lima Loogboek, p.16.

dejaba el enemigo y por si había algún sobreviviente, pero lo que hallaron en ella fueron 60 cuerpos enterrados, y entre ellos el del almirante L'hermite, enterrado en una caja así como el de un ministro de su prédica. Según refiere un impreso español sobre la "victoria" hispana sobre los holandeses en 1625, el cuerpo del religioso fue quemado en una hoguera por "algunos curiosos", y después de dos días, los restos del marino enemigo siguieron la misma suerte[51]. En dicho lugar también fueron hallados los cuerpos de dos hombres ahorcados en la misma horca.

En la isla también se encontraron con que los holandeses ante la falta de agua, la buscaron en el subsuelo, cavando varios pozos, pero al parecer tan solo hallaron agua salobre. Durante su permanencia en San Lorenzo construyeron algunas barracas, las que fueron quemadas a su partida definitiva.

IV Conclusiones

Como se ha podido apreciar en este episodio frente a las costas del virreinato del Perú, la empresa de conquista efectuada por la armada al mando de L'hermite, no tuvo éxito.

Este fracaso se debió a varios factores, que vale la pena mencionar.

En primer lugar, apostaron excesivamente todos sus esfuerzos a la captura de la flota que transportaba la plata hacia Panamá, con datos equivocados sobre sus movimientos que los llevó a aparecer en costas peruanas demasiado tarde.

Luego, erraron al pensar que la captura de los puertos peruanos sería una tarea fácil, subestimando la capacidad organizativa de las autoridades virreinales.

Si bien es cierto que los holandeses contaron en todo momento con la superioridad en el mar, logrando apresar y quemar barcos mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra firme, después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar en tierra, puesto que los españoles tuvieron la superioridad en tierra, con lo que cualquier intento subsiguiente de desembarco pudo ser rechazado. La estrategia adoptada por el virrey y su junta de guerra, demostró ser acertada: impedir que el enemigo obtuviera el agua que tanto le faltaba, así como la posibilidad de conseguir otros recursos, para obligarlos a gastar sus escasas provisiones y debilitarlo.

Aunque desde la isla de San Lorenzo ellos controlaban la alta mar y las vías de acceso al puerto, los defensores llevaban la ventaja en Lima y el Callao.

Por otro lado, el operar en lejanía de su puerto base, y frente a un territorio hostil, imposibilitaban el reabastecimiento necesario para sostener tan largo asedio.

Estos factores, sumados a las enfermedades que poco a poco fueron minando la salud y la moral de sus tripulantes, llevando a la muerte a muchos de ellos, entre los que estuvo el propio jefe de la expedición, el almirante L'hermite, influyeron notablemente en el fracaso de la expedición.

51. Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'Hermite. Impreso español sobre la victoria española contra L'Hermite. f.2. Material en copia del Archivo General de Indias.

Otro factor que jugó en contra de lo planeado, fue el hecho de que sus apreciaciones respecto a una supuesta rebelión de indios y esclavos, estuvo también equivocada. La organización establecida por los españoles, y su sistema de reducciones y control de las poblaciones indígenas y esclavas, prácticamente imposibilitaba que tal revuelta ocurriese.

Además del temor y la conmoción en el Callao, Lima y los otros puertos atacados durante el asedio a costas peruanas por la armada de L'hermite, los daños causados, principalmente a particulares, fueron de consideración. También la presencia holandesa tuvo medianas consecuencias para las arcas reales, en tanto las defensas implementadas en Lima y Callao demandaron para la corona el incremento en los gastos por dicho concepto de un 20% hasta el 38% de los ingresos provenientes de la Caja Real de Lima.

Por otro lado, esta expedición sirvió para que la Corona tomara conciencia de la importancia de mantener fortificaciones y una armada respetable para la defensa de sus puertos ante futuras incursiones de los enemigos de España en aguas del Pacífico americano.

Finalmente, debe mencionarse un aspecto que puede parecer hasta cierto punto irrelevante, pero que se debe dejar en claro. Tradicionalmente, la historiografía hispana ha tratado a la mayor parte de los incursores holandeses como piratas o corsarios y ello, creo, se ha debido al interés manifiesto desde aquel tiempo de presentar a estos enemigos de España como personas de la más baja calaña. Sin embargo, eso no ha sido así. Se ha podido apreciar que estas expediciones se desarrollaron en un contexto de guerra por lograr la independencia de los Países Bajos del imperio español. Se ha visto, asimismo, que las naves enviadas contaban con planes preestablecidos y eran mandadas por jefes y capitanes holandeses y que la bandera que flameaba en aquellas, era la de Holanda. Por ello, no es apropiado denominar piratas o corsarios a aquellos que luchando por una causa nacional, llevaron la guerra hacia costas tan lejanas como lo eran las del virreinato del Perú del siglo XVII.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia del Archivo General de Indias. Sub-serie Expedición L'Hermite.

Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. T.26. Doc.N° 50.

Impreso español sobre la victoria española contra L'hermite. Lima, 1625

Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia. Lima, 1627.

Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. ff. 1-17.

Fuentes secundarias

Bradley, Peter.

The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701. Nueva York, St. Martin's Press, 1981.

"La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)". En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, No 15,1996. pp. 171-184.

"Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. 1993. t.II. pp.388-558.

"*The Defence of Peru* (1600-1648)", en: *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Año 2, vol.2, pp.79-112.

Bromley, J.

Libro de Cabildos de Lima. Año 1624, Lima, vol XIX- vol XX. 1940.

Hanke, Lewis.

Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX.

Parker, Geoffey.

La revolución militar, Barcelona, Editorial Crítica, 1995.

Lohmann, Guillermo.

Las defensas militares de Lima y Callao, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964.

Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII, Lima, Editorial Ausonia. 1978. tomo IV.

López de Caravantes, Francisco.

Noticia General del Perú, t.III.

Martínez, José.

Enciclopedia General del Mar, Madrid, Ed. Garriga, 1958, tomo III.

Rodríguez, Pedro.

"El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la defensa del Virreinato (1615)", en: *Revista Histórica*, tomo XXVI.

Valdizán, José.

Historia Naval del Perú, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I.

Vargas Ugarte, Rubén.

Manuscritos Peruanos, Lima, Biblioteca Nacional, 1940.

Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689), Lima, Ed. Milla Batres, 1966.

Documentos impresos

Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de Lima Logboek. Lima, s/f.

Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Relación que hace el Príncipe de Esquilache al señor Marqués de Guadalcazar sobre el estado que deja las provincias del Perú. Lima, Lib Central, 1859. T.I.

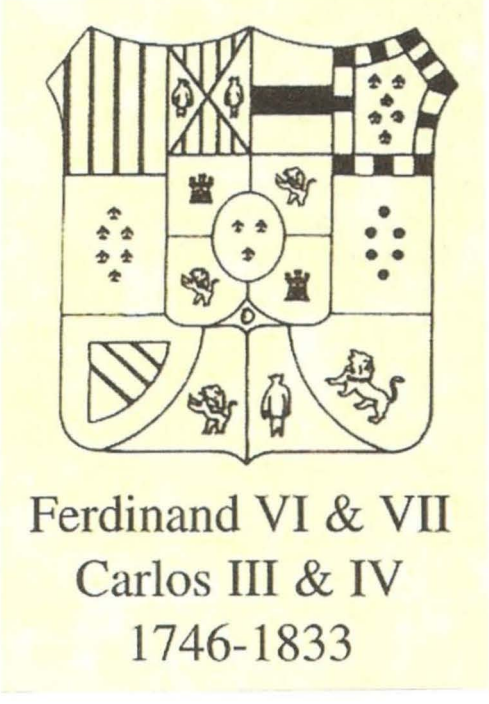
La Fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial

A la entrañable memoria de Alicia Castañeda Martos, modelo de virtudes

Héctor López Aréstegui

Desde épocas inmemoriales, en todos los mares que surcaron las embarcaciones de los diferentes pueblos que se fueron sucediendo en el tiempo, hay vestigios de naufragios causados muchas veces por la inclemencia de la naturaleza, por fallas de los pilotos, mal estado de las embarcaciones o también porque éstas fueron abordadas o destruidas por buques enemigos en busca de un botín. Así, se puede decir que existe, con mayor o menor exactitud, una información sobre aquellos lugares en donde se encuentran hundidas embarcaciones famosas por los tesoros que llevaban o también por otros aspectos de carácter histórico. En este sentido el Mar Mediterráneo, tanto en su vertiente occidental como en su medio oriental, es el que mayores tesoros alberga, pues en sus orillas surgieron y alcanzaron máximo esplendor grandes civilizaciones.

A mediados de los años cincuenta del siglo pasado la arqueología submarina comenzó a realizar una serie de expediciones que resultaron sumamente positivas por las piezas de arte u objetos de la vida cotidiana, así como joyas de metales preciosos, que se pudieron rescatar. Al mismo tiempo se tuvo una idea muy cercana de cómo era,



Escudo de armas de los monarcas españoles Fernando VI, Carlos III, Carlos IV y Fernando VII (1746 - 1833)

por ejemplo, un trirreme romano o todavía una nave más antigua tripulada por fenicios. La que es una rama de la arqueología se convirtió también en un atractivo económico para quienes no con fines científicos, sino crematísticos, comenzaron a escudriñar en los fondos marinos. Los avances tecnológicos que ocurrieron vertiginosamente fueron permitiendo utilizar elementos cada vez más sofisticados, llegar a profundidades mayores y utilizar robots que transmiten una información no sólo valiosa sino segura.

El haber localizado al inmenso trasatlántico *Titanic*[1], gracias a los mencionados artilugios, y a un presupuesto económico formidable, no hubiera sido posible cincuenta años atrás. En los últimos tiempos se han creado empresas con capitales millonarios que se dedican a la búsqueda de tesoros submarinos, los llamados pecios (del latín *pecium*, pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado). Interesan sobre todo los galeones españoles que portaban ingentes cantidades de oro y de plata, tanto en monedas, cuanto en lingotes, con destino a la metrópoli. Una de estas empresas, Treasure Salvors, hizo noticia que recorrió el mundo entero, cuando en 1985 anunció el descubrimiento de los restos y el cargamento de oro y plata que transportaban en sus bodegas los galeones *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita*, que naufragaron en las proximidades de los cayos de la Florida el 5 de setiembre de 1622. Una pequeña porción de los objetos y tesoros de ambos buques constituyen el núcleo de la colección del Mel Fisher Maritime Heritage Society Museum, en Florida, Estados Unidos. La mayor parte ha sido vendida por su descubridor a través de casas de subastas en su país. Este lamentable antecedente es el más cercano al misterio y a las rocambolescas explicaciones de la compañía norteamericana Odyssey Explorer, respecto del hallazgo de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*[2], en las costas del Algarve portugués, que España reclama su propiedad, revindicándose así de duros reveses en la defensa del patrimonio histórico submarino[3].

Un acto de piratería

El naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* tuvo como contexto histórico la hegemonía napoleónica. Cuando la flota inglesa al mando del comodoro Graham Moore hundió dicho buque el 5 de octubre de 1804, Europa se encontraba nuevamente al borde de la guerra. Entre las grandes potencias aún regía la Paz de Amiens (25 de marzo de 1802), un tratado firmado por Gran Bretaña, Francia y sus respectivos aliados, que ponía fin a 10 años de guerra entre ambos bloques. España ya había firmado con Francia la llamada Paz de Basilea (22 de julio de 1795), documento en que se esti-

1. Smith, Lewis:"Titanic search was cover for secret Cold War subs mission", *The Times*, Londres, 24 de mayo del 2008
2. De Cozar, Álvaro, "Odyssey confirma la hipótesis de Mercedes", *El País*, Madrid, 19 de abril del 2008
3. Villar, Ernesto, "Piratas, la eterna batalla perdida", *La Razón*, Madrid, 11 de junio del 2007

pulaba la cesión de la parte española de la isla de Santo Domingo a Francia a cambio de la retirada gala de los territorios peninsulares conquistados. Gobernaba España Carlos IV, pero quien en realidad tenía en sus manos todas las decisiones de Estado era Manuel Godoy y Álvarez (1767 - 1851), cuya cercanía a Napoleón Bonaparte hacía desconfiar a los británicos de la neutralidad española ante el inminente estallido de las hostilidades franco-británicas. Apenas tres años antes Napoleón Bonaparte, por entonces primer cónsul de Francia, había arrastrado a España a declarar la guerra a Portugal, por negarse esta nación a romper su antigua alianza con Inglaterra[4]. Así, pues, la posición internacional española era incomoda tanto en el frente oceánico como en el continental: de un lado tenía a Inglaterra, la primera potencia naval del mundo; del otro a Francia, cuyo poderío militar era incontrastable.

Entretanto un escuadrón de la Real Armada española, compuesto por cuatro fragatas, se preparaba a zarpar desde Montevideo rumbo a Cádiz. Los buques que lo componían eran los siguientes: la *Medea* (buque insignia), la *Fama*, *Nuestra Señora de la Mercedes* y la *Santa Clara*. Esta escuadra había sido fletada por orden de la Corona en noviembre de 1802, desde el puerto gallego de El Ferrol, para traer de las Indias oro y plata para las arcas reales[5]. Al mando de estos buques se encontraba el brigadier de la Real Armada José de Bustamante y Guerra (1769 - 1825), quien había destacado anteriormente como comandante de la corbeta *Atrevida* en la expedición Malaspina (1789 - 1794). La navegación entre Lima y Montevideo transcurrió sin novedad. En este último puerto abordaron la flota el también brigadier de la Real Armada Diego de Alvear y Ponce (1749 - 1830), su esposa y ocho hijos, un sobrino y cinco esclavos negros. Alvear regresaba a España tras una fructífera carrera en América. Entre los muchos servicios que había realizado para la Corona destacaba la labor de demarcación de los límites de las posesiones hispanas y portuguesas en tierras americanas.

La escuadra zarpó de Montevideo el 4 de agosto de 1804 y cruzó el Atlántico sin mayores contratiempos, hasta aquel fatídico 5 de octubre del año mencionado. Ese día, a las siete de la mañana, frente al cabo Santa María, en las costas del Algarve portugués, los buques españoles fueron interceptados por cuatro fragatas británicas al mando del comodoro Graham Moore (1764 – 1843). Aunque teóricamente se mantenía la paz entre España e Inglaterra, los británicos estaban alertas ante la presencia de cualquier fuerza naval española o francesa, pues Londres había sido informado de importantes concentraciones de buques y de tropas en los puertos españoles en El Ferrol, Cádiz y Cartagena. Intuyendo las intenciones agresivas de la flota

4. Rumeu de Armas, Antonio, *Historia de España Moderna* (tomo II), Madrid, Ediciones Anaya S.A. 1965, Cap. X, p. 287
5. Demicheli, Tulio, *La tragedia de La Mercedes*, *ABC*, Madrid, 11 de mayo del 2008

inglesa, el brigadier Bustamante ordenó zafarrancho de combate. Mientras tanto el comodoro Moore dispuso que una embarcación menor llevara una comisión con el objeto de parlamentar con el jefe de la escuadra española. Ya a bordo de la *Medea* el oficial portavoz británico comunicó a sus pares españoles que debían rendirse y conducir sus buques a puertos ingleses. El brigadier Bustamante no hablaba inglés y pidió a Alvear que fuera su intérprete. Este acudió desde la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* al llamado de Bustamante, acompañado de su hijo Carlos* (1789 – 1854), quien más tarde se convertiría en una de las figuras más polémicas en los tramos iniciales del siglo XIX argentino. Por intermedio de Alvear, el brigadier Bustamante respondió que su nación no estaba en guerra con Gran Bretaña. No había, pues, nada sobre lo cual hablar. Una vez que la delegación británica abandonó la *Medea* en dirección al HMS *Indefatigable*, los ingleses sin el menor aviso e intempestivamente, abrieron fuego sobre las unidades españolas.

El historiador y marino español Cesáreo Fernández – Duro (1830 – 1908), autor de *La Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón* (1895 - 1903) describe el breve combate de esta manera: "*....y sin reparo en la inferioridad de la fuerza, ni de las ventajas que la premeditación y el barlovento ganado daban a los ingleses, respondieron con valentía al disparo de sus cañones, dirigiendo Alvear el combate, por causa de la dolencia que imposibilitaba al general (Bustamante). Estruendo espantoso ensordeció a los combatientes a poco rato; había volado la Mercedes; haciendo su desaparición más desigual la lucha, en la Medea sobre todo, que tuvo que sufrir el fuego de dos de las mayores enemigas. Alvear lo resistió todavía más de una hora por honra de la bandera, sin que el rostro revelara las angustias del alma, que el deber militar subordina el natural imperioso deseo de indagar si acaso entre los restos de la fragata destruida no flotaba con vida que rescatar la mujer amada o alguno de los siete niños que iban en compañía. Sólo cuando la nave desmantelada sucumbió sin remedio, cesando el cargo de su comandante, penetró en el corazón del hombre la pena del inmenso infortunio que en un instante le arrebataba la familia, gloria y fortuna*".

A las 12:30 de aquel desdichado día, Alvear y Bustamante se rendían a los ingleses. La escuadra española perdió 269 hombres y tuvo 80 heridos, mientras que la flota del comodoro Moore apenas 2 muertos y 7 heridos. El combate fue duramente criticado por la prensa británica, que consideró el ataque como una acción injustificada en tiempos de paz: "*Un gran*

* "Padre e hijo estuvieron presos algún tiempo en Inglaterra, donde Carlos completó sus estudios. En España sirvió en los Carabineros Reales y combatió en la guerra de Independencia española. En Cádiz conoció a don José de San Martín, quién lo inició en la logia gaditana favorable a la independencia de América. Regresó a Buenos Aires en 1812, donde tuvo una agitada vida política y militar que culminó representando a la Argentina ante el gobierno de los Estados Unidos". *Diccionario de la República Argentina*, Buenos Aires, Editorial Mundo Atlántico, 1949, pp. 43 - 45

delito acaba de cometerse [...] La ley de las naciones ha padecido la violación más atroz: una potencia amiga ha sido atacada por nuestra fuerza pública en medio de una profunda paz [...] sus leales súbditos han perecido en su defensa, infestando nuestras costas sus saqueados tesoros, y, como el de un pirata, nuestro pabellón tremola sobre el débil, el infeliz y el oprimido[6]".

Este execrable acto de piratería fue la causa por la cual España declaró la guerra a Gran Bretaña el 14 de diciembre de 1804. Y es que con semejante actitud Inglaterra echó vinagre a la herida al querer saldar el incidente con una indemnización que rondaba los 250.000 pesos, cuando el botín obtenido ascendía a los 3 millones de pesos. Ni Moore ni sus capitanes disfrutaron un centavo de aquel botín, pues fue adjudicado al Almirantazgo por haber sido obtenido en un ataque ilegal a buques de otra bandera en tiempo de paz. Un año después de la tragedia de *La Mercedes*, España perdía a sus mejores marinos en Trafalgar. Doscientos años después, el abogado norteamericano que representa a España ante la corte de Tampa, Florida, que se ocupa del caso Odyssey, James Goold, no duda en declarar el hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* como moral y legalmente inaceptable, comparándolo con el del USS *Arizona*, en el ataque japonés a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941[7].

La búsqueda del tesoro

Desde su hundimiento en 1804, muchos cazatesoros se dedicaron a buscar la localización de los restos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. La única referencia que se tenía era el relato del combate escrito por el capitán de *La Fama*, Miguel Zapiain y Valladares, en el cual dice que la escuadra española divisó la costa portuguesa a las 6 de la mañana, a 7 leguas al NNE (21 millas náuticas modernas) y que, media hora después, avistaron las naves enemigas al NE. La flotilla española siguió su derrota hacia el Este y formó línea de batalla por babor. La derrota que describe el capitán Zapiain nos lleva actualmente hacia el límite marítimo entre España y Portugal. En esa misma zona la Marina lusa interceptó en 1997 un buque explorador noruego que buscaba el pecio. Un año después se supo que el británico John Kingsford, director de operaciones de la compañía de salvamento marítimo Subsea Resources (Sub.L), había descubierto el pecio cinco años antes a 100 kilómetros de la costa y 1.200 metros de profundidad. Kingsford también fue expulsado del área de operaciones. Ese mismo año otra compañía de salvamento –al parecer Odyssey Explorer– ofrecía a Portugal la posibilidad de realizar una operación de rescate conjunta.

Nueve años después, el 17 de mayo de 2007, esta compañía hacía público el hallazgo de un importantísimo pecio

6 De Cozar, Álvaro, "Oro, plata y 249 cadáveres en el fondo del mar", *El País* Madrid, 13 de mayo del 2008

7 Pajares, Gema, "El barco de Odyssey es La Mercedes", *La Razón,* Madrid, 9 de mayo del 2008

en un lugar no identificado de las costas británicas[8]. Según Odyssey Explorer, el pecio descubierto era un mercante inglés del siglo XVII, el *Eldorado of the seas*, el cual se hundió cerca de las islas de Scylly en 1641, durante una tormenta. No obstante, este descubrimiento dio pie a múltiples sospechas pues la misma compañía había obtenido pocos meses atrás el permiso del Estado español para buscar los restos del HMS *Sussex*, un buque de línea británico que se hundió frente a Gibraltar en 1694[9]. ¿Cuál era el origen del tesoro secreto que Odyssey había encontrado? ¿Qué razones tenía la compañía para no dar la localización del hallazgo? ¿Acaso se trataba del galeón que Odyssey buscaba en aguas españolas desde 1996 al que había dado el nombre clave de Concepción[10]? ¿Por qué Odyssey proyectaba crear una base de operaciones en Gibraltar[11]?

Cada nuevo movimiento de la compañía norteamericana era visto con recelo por las autoridades españolas. Esta actitud vigilante fue tomando fundamento al difundirse en los medios de comunicación la primera imagen verídica del oculto tesoro: un real de a 8**, acuñado durante el reinado de Carlos III[12]. Aquella era la prueba del origen español del caudal extraído del pecio, haciendo a la compañía norteamericana sospechosa de expoliar naufragios hispanos en complicidad con el gobierno británico. En respuesta a este hecho, el co - fundador de Odyssey, el biólogo marino Greg Stemm, negó que la moneda mostrada procediera del tesoro encontrado[13], señalando que en el pecio se había hallado una gran cantidad y variedad de monedas de diferentes fechas y orígenes. Asimismo la empresa hacía pública la declaración jurada presentada a la Securities and Exchange Commission (SEC) –la agencia federal norteamericana encargada de la supervisión de las empresas que cotizan en bolsa– en la que señalaba contar con la autorización del Estado español para identificar los tesoros hundidos en el Estrecho de Gibraltar y ela-

8 Leonard, Tom, "Hoard of treasure found on wreck off Cornwall", *The Daily Telegraph,* Londres, 19 de mayo del 2007

9 Leonard, Tom; SAVILL, Richard´, "Spain investigates £ 250m shipwreck haul", *The Daily Telegraph* Londres, 21 de mayo del 2007

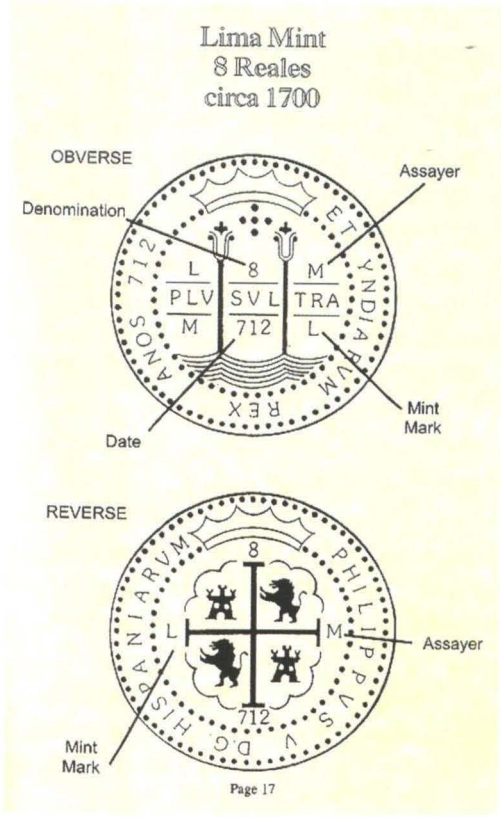
10 Pulido, María: "Odyssey buscaba desde hace once años un galeón español cargado de oro". *La Razón,* Madrid, 26 de mayo del 2007

11 Pulido, María, "Odyssey crea en Gibraltar su base de operaciones". *La Razón,* Madrid, 25 de mayo del 2007

** El real de 8 fue una moneda castellana de plata que se acuñó desde mediados del siglo XV hasta principios del XIX, que fue conocida en América con el nombre de peso, pues su valor era equivalente a un peso de oro. Esta moneda circuló ampliamente en Europa, Asia y América, y en las colonias inglesas era conocido como dólar, denominación que tomó después la moneda de los Estados Unidos de América y otras naciones anglófonas. Ver: Marcos Alonso, Carmen, "Real de a ocho, y luego dólar", *ABC,* Madrid, 26 de mayo del 2007

12 García Calero, Jesús, "El tesoro que el Odyssey cargó en Gibraltar es de monedas españolas", *ABC,* Madrid, 25 de mayo del 2007.

13 "Los arqueólogos españoles podrían haber estado en nuestro barco", *El País,* Madrid, 26 de mayo del 2007



Moneda de 8 reales. Casa de Moneda de Lima, circa 1700. La ceca limeña fue reabierta en 1684 y su símbolo era la letra "L", que aparecía en todas monedas de oro y plata que acuñaba.

borar un plan para su protección[14]. Según Odyssey, el 23 de marzo del 2007 había firmado un acuerdo con el Ministerio de Asuntos Exteriores español y el Gobierno británico para la localización del HMS *Sussex* en aguas del estrecho. Asimismo, Odyssey se comprometió con el Estado español a proporcionarle información sobre otros pecios en la misma zona. Las autoridades españolas desmintieron la información remitida por Odyssey a la SEC, pero no hicieron públicos los términos del acuerdo mencionado[15]. Así, iban quedando en evidencia las irregularidades en las actividades de Odyssey. Sus barcos exploraban en aguas españolas mucho antes de solicitar la autorización correspondiente de las autoridades. A esto añadieron el utilizar el permiso concedido –válido solamente para la localización del HMS *Sussex*– para sus otros fines[16]. De esta forma se cerraba las negociaciones encaminadas a un arreglo amistoso entre España y la compañía buscadora de tesoros. No había, pues, otra vía que acudir a los tribunales.

Odyssey, la Nasa submarina

En este punto debemos hacer una digresión y ocuparnos de Odyssey Marine Explorer[17]. Esta compañía fue fundada por Greg Stemm y John Morris en 1994, bajo la premisa que el uso intensivo de tecnología de última generación haría posible recuperar valiosos pecios en aguas profundas. Los primeros años de existencia

14 Pulido, María, "Odyssey asegura que el gobierno le encargó los tesoros del Estrecho", *La Razón* Madrid, 28 de mayo del 2007

15 Pulido, María, Pajares, Gema, "Calvo tendrá que responder en el Congreso sobre las actividades del buque cazatesoros", *La Razón* Madrid, 29 de mayo del 2007

16 García Calero, Jesús, "Odyssey violó las garantías que exigía Exteriores para buscar el Sussex", *ABC*, Madrid, 29 de mayo del 2007

17 Zarembo, Alan; Kaplan, Karen, "Claim of deep – sea treasure called murky". *L. A Times,* Los Angeles, 19 de mayo del 2007

de Odyssey fueron lentos pero seguros. En 1997 comenzó a cotizar sus acciones en bolsa con el fin de reunir capital para nuevas exploraciones. Su primera recuperación de importancia fue el vapor USS *Republic*, hundido frente a las costas del estado de Georgia en 1865. Este rescate le permitió recaudar US $ 33 millones. Un año antes, la empresa había firmado un acuerdo con el Reino Unido para localizar y explorar el naufragio del HMS *Sussex*.

El documentalista e historiador español Cristóbal Vera dice que Odyssey opera de una manera parecida a las empresas de los conquistadores españoles en el siglo XVI: un socio busca los contactos, otro trata con los inversionistas y el tercero se encarga de la logística[18]. David J. Soul, ex –director de la Autoridad Monetaria de Bermudas, ex– ministro de Finanzas y ex – primer ministro de dicha isla caribeña, es el encargado de los asuntos monetarios. Su alta posición en el mundo de las finanzas internacionales es de utilidad para llamar a potenciales inversionistas en todos los paraísos fiscales del planeta. Quien se ocupa de los contactos es el banquero norteamericano George E. Lackman, uno de los ejecutivos bancarios más importantes de Florida y destacado líder comunitario en el mencionado estado norteamericano. La logística está a cargo de George Knutsson, director y presidente de la mayor empresa de alquiler de botes del sudeste de los Estados Unidos, la American Boat Trailer Rent Co, y fundador y jefe de finanzas de Pro – Tech Monitoring, una empresa líder en tecnología celular y GPS.

Odyssey ha sido llamada "la Nasa submarina" pues dispone de la más avanzada tecnología, destacándose el robot Zeus, un vehículo submarino manejado a control remoto que puede operar hasta los 2.500 metros bajo el mar. Este robot pesa ocho toneladas, cuenta con una serie de brazos, mecanismos que le permiten rescatar todo tipo de carga, sondas de barrido lateral, escáner en 3D, un poderoso densitómetro (un instrumento que permite la identificación de todo tipo de metales en el fondo marino) y un sistema de posicionamiento dinámico que emite señales vía satélite de la posición exacta de los hallazgos

Un reñido combate legal

El 30 de mayo del 2007 el Gobierno español inició las acciones legales contra Odyssey Marine Exploration ante la Corte Federal de Florida, pues esta es la jurisdicción donde la empresa norteamericana ha declarado el descubrimiento de una serie de pecios no identificados[19]. La defensa de los intereses hispanos fue confiada al abogado norteamericano James A. Goold, especialista en patrimonio cultural, quien en agosto del año 2000 había conseguido que la Corte de Apelaciones de Norfolk, Virginia, reconociera los derechos de propiedad del Estado español sobre las fragatas *La Galga de Andalucia* y *Juno*, que se

18 VILLAR, Ernesto, "Odyssey: la Nasa en el fondo del mar", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

19 Fernandez, Pedro, "Primeras acciones legales de España en EE.UU. contra los cazatesoros de Odyssey", *ABC*, Madrid, 31 de mayo del 2007

hundieron en las costas del estado de Virginia, en 1750 y 1802, respectivamente. Un año después, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos ratificaba la sentencia de la corte de Virginia. Este fallo judicial marcó un precedente respecto de la propiedad de las naciones sobre sus naves siniestradas en aguas extranjeras.

En el caso del pecio no identificado por Odyssey, el reclamo español cuenta con el amparo del Tratado de Amistad Hispano – Norteamericano de 1902, cuyo artículo décimo señala el compromiso de ambos países a la mutua protección e inmunidad, en caso de naufragio, de los barcos bajo sus respectivos pabellones[20]. España ya había citado este tratado en el caso de las fragatas *La Galga de Andalucía* y *La Juno*, recuperando la integridad del tesoro de ambas naves. Odyssey, al igual que Beson and Sea Hunt Inc, la empresa que quiso hacerse de la propiedad del cargamento de las naves mencionadas, o, en su defecto, cobrar el premio de salvamento de 90% de valor de la carga (la compensación por la recuperación de bienes y riquezas de barcos hundidos según lo acordado en la Ley de Salvamento estadounidense) actúa con una ambigüedad que hace presumir intencionalidad delictuosa en sus exploraciones[21]. No cabe otra explicación ante las repetidas negativas de proporcionar las coordenadas exactas donde se ubicó el barco en cuestión. Todo indica que Odyssey utiliza la táctica del buque fantasma para ocultar su verdadero objetivo: la identificación de los pecios de uno de mayores cementerios marítimos del mundo, de 5 000 kilómetros cuadrados, entre el sur de las costas de Cádiz y aguas internacionales[22].

A principios del mes de junio del año pasado surgen los primeros indicios sobre la identidad del pecio de Odyssey: la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*[23]. La Unidad de Investigación Operativa de la Guardia Civil española reveló que los buques de la compañía norteamericana habían estado operando en aguas españolas en el Mediterráneo, ilegalmente, a 20 millas de Estepona, Malaga, desde 2006[24]. Paralelamente, tenían personal contratado que recopilaba información en los archivos histórico navales españoles[25]. Según la Fiscalía y la Policía española, Odyssey había hecho exploraciones sin licencia detrás de la búsqueda del HMS *Sussex*. Esta acusación se apoya en el hecho que, el 10 de enero de 2006, uno de los buques de la empresa norteamericana – el Odys-

20 Pulido, Maia, "Un tratado garantiza los derechos de España sobre los tesoros de navíos hundidos", *La Razón,* Madrid, 2 de junio del 2007

21 Hontaria, Marta, "James Goold: Las acciones legales contra Odyssey ya están en marcha", *La Razon, Madrid,* 31 de mayo del 2007

22 Sempreún, Alfredo, "Odyssey usó un buque fantasma para localizar el tesoro hundido", *La Razón,* Madrid, 1 de junio del 2007

23 Pajares, Gema, Villar, Ernesto, "El buque fantasma de Odyssey apaga sus satélites de localización en Gilbraltar", *La Razón,* Madrid, 8 de junio del 2007

24 García Calero, Jesús, "Odyssey no extrajo el tesoro del Atlántico, sino del Mar de Alborán, según la Fiscalía 2, *ABC*, Madrid, 7 de junio del 2007

25 García Calero, Jesús, "La Guardia Civil investiga a los chivatos de Odyssey en los Archivos navales", *ABC*, Madrid, 1 de junio del 2007



Buque de Odyssey Marine Explorer operando frente al Peñón de Gibraltar.

sey Explorer – fue intervenido por la Guardia Civil realizando prospecciones no autorizadas en la bahía de Algeciras. El capitán del buque mencionado fue denunciado por delito contra el patrimonio cultural y nunca se presentó al juzgado donde se instruía el caso, aduciendo que España no tenía jurisdicción en el área donde se produjo la intervención por ser aguas en litigio. Estos hechos se dieron a conocer tardíamente, cuando el expolio del pecio objetivo de los trabajos de Odyssey ya había empezado. El 5 de junio de 2007 el Juzgado Nº 3 de La Línea de Concepción (Cádiz) ordenó el apresamiento y el internamiento de los dos buques de la compañía norteamericana, a fin que las autoridades judiciales y del Ministerio de Cultura llevaran a cabo un examen exhaustivo del contenido de sus bodegas[26].

Entretanto aparecían las primeras señas del *Nuestra Señora de las Mercedes*. El profesor Juan Manuel Gracia Menocal, catedrático del Ateneo de Madrid, una de las más prestigiosas instituciones culturales de España, señalaba que el pecio expoliado por Odyssey era *La Mercedes*[27]. Esta primera hipótesis era rebatida por otros expertos, pues las coordenadas donde se habría ubicado el pecio no correspondían a la derrota de los barcos en ruta desde América, que hacían escala en las islas Azores y el Cabo San Vicente, muy cerca de la costa andaluza. En apoyo a la hipótesis lanzada por el profesor Gracia Menocal, los registros del satélite Aislive indicaban que las operaciones de Odyssey habían tenido lugar en un punto próximo del límite marítimo hispano – portugués.

En Tampa, Florida, Odyssey seguía negando las irregularidades y malas prácticas en sus labores de exploración en España. Uno de los fundadores de la compañía, Greg Stemm, insistía que Odyssey no tenía nada que esconder y se mostraba sorprendido de la orden de apresamiento contra los buques de la empresa emitida por el tribunal gaditano[28]. Este alegato de inocencia quedó desmontado a los pocos días, pues al reclamo español se añadió el comunicado de la Embajada británica en Madrid exigiendo explicaciones por el abuso del apoyo ofrecido en Gibraltar. El

26 Pajares, Gema, Alfredo, Semprún, "Un juez de Cádiz ordena apresar los dos buques de Odyssey", *La Razón*, Madrid, 6 de junio del 2007

27 Pajares, Gema, "Una fragata con nombre de mujer", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

28 Pajares, Gema, "Stemm: hemos informado a la Guardia Civil de lo que hacíamos", *La Razón*, Madrid, 10 de junio del 2007

texto del comunicado rezaba: "...sigue habiendo poca información detallada sobre la localización del lugar del cual Odyssey se llevó los objetos, o sobre su procedencia..Urge establecer los hechos de manera rápida y permitir que expertos independientes en la materia examinen los objetos hallados[29]". Un mes más tarde, Madrid pedía al gobierno de los Estados Unidos que hiciera respetar los derechos de los Estados sobre sus navíos hundidos conteniendo importantes vestigios culturales y arqueológicos.

A modo de conclusión

En la disputa judicial entre Odyssey Marine Explorer y el Estado español muchos se preguntan a quién realmente pertenece el tesoro: ¿A la compañía norteamericana que lo descubrió? ¿Al Estado español por tratarse de un buque de su pabellón? ¿A los países donde se extrajo el oro y la plata y donde se acuñaron las monedas[30]?

La Convención de las Naciones Unidas para la Protección de Patrimonio Submarino, suscrita en Paris el 2 de noviembre de 2001, señala en su artículo 1º, "todo vestigio de actividad humana de carácter cultural, histórico o arqueológico que se encuentre, total o parcialmente, bajo el agua, periódica o continuamente, por al menos cien años" es patrimonio cultural submarino. En el inciso a), numeral ii), del artículo mencionado, se señala que en esta categoría se encuentran "los buques, aeronaves y otros vehículos o los restos de éstos, su carga y otro contenido, junto con su contexto arqueológico y cultural".

En su artículo 3º, la Convención establece que su interpretación y aplicación deberá hacerse en el contexto del Derecho Internacional, incluyendo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el siguiente artículo de este texto señala que las leyes nacionales de rescate marítimo o búsqueda de tesoros sólo son aplicables cuando: i) El Estado competente autoriza estas actividades; ii) Las actividades se realizan respetando el espíritu de la Convención; y, iii) Que las operaciones de rescate aseguren el entorno arqueológico y cultural del hallazgo.

Las normas de la Convención de las Naciones Unidades para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino debería ser el marco legal para resolver el caso del pecio de *Nuestra Señora de las Mercedes*. Lamentablemente, este tratado requiere la firma y la respectiva aprobación de los Congresos, o instituciones similares, de veinte Estados o territorios autónomos reconocidos por la ONU y sólo cuenta, hasta la fecha, con el apoyo de dieciséis. Están en vía de hacerlo 35 países, razón por la cual los especialistas en patrimonio subacuático esperan que este acuerdo entre en vigencia el presente año[31]. España y Portugal se encuentran entre los animadores

29 García Calero, Jesús, "Odyssey, contra las cuerdas al pedir Londres que revele el lugar del tesoro", *ABC* Madrid, 16 de junio del 2007

30 "¿Whose Treasure Is It Really?", *The New York Times,* New York, 4 de setiembre del 2007

31 Guerrero, Catalina, "El fondo del mar y los piratas del siglo XXI", *El Mundo,* Madrid, 13 de diciembre del 2007

más importantes de esta Convención que ya cuenta con la firma de varios países de nuestra región como Ecuador, México, Panamá, Paraguay y la isla caribeña de Santa Lucía.

Se han escrito diversos artículos en los cuales se indica que por una suerte de equidad, los países de donde se extrajo el oro o la plata para la acuñación de las monedas del pecio, en este caso el Virreinato del Perú, antecedente de nuestra actual República, deberían tener también una participación económica de lo que se obtiene del hallazgo. Sin embargo, este planteamiento se encuentra más bien en el ámbito ético y no resulta fácil que pueda obtenerse algún resultado positivo ya que, desde un punto de vista histórico, al momento de producirse el naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* el virreinato del Perú formaba parte de la monarquía hispana. De toda suerte, no deja de ser un planteamiento interesante y, sobre todo, una fuente inagotable para el análisis y las especulaciones en los más diversos ámbitos académicos y periodísticos.

Lo que sí debería hacer nuestro país es asumir seriamente la propuesta española de defensa del patrimonio subacuático, presentada durante la XVIII Conferencia Iberoamericana de Educación, en mayo pasado. España pide la colaboración de los países latinoamericanos "para evitar la destrucción y el comercio ilícito de los bienes extraídos de los pecios a fin que puedan ser estudiados y conocidos por las generaciones presentes y futuras"[32]. Este es un tema poco difundido en nuestro país, pese a su gran importancia para conocer nuestro pasado histórico – marítimo[33].

32 García Calero, Jesús, "Toda Iberoamerica defenderá unida el patrimonio subacuático contra los piratas", *ABC*, Madrid, 24 de mayo del 2008

33 Ortiz Sotelo, Jorge, "Arqueología submarina y naufragios en el Perú", *Revista de Marina*, Lima. Año 96 – Nº 1, 2003, pp. 51 – 57

Teniente 2º Carlos de los Heros Héroe de la Guerra del Pacífico

Mario de Los Heros Raggio

La familia

Carlos de los Heros Aguilar nació el 24 de septiembre de 1850[1]. Era hijo legítimo del doctor Juan de los Heros Castañeda y de Petronila Aguilar Ramírez de Arellano. Fue bautizado en la Parroquia de San Sebastián el 27 de Septiembre de 1850[2], siendo su padrino Miguel de los Ríos y Negrón.

Por parte de padre era nieto de Manuel de los Heros Asúnsolo, comerciante vizcaíno establecido en el Perú a fines de la Colonia, y de Juana Rosa de Castañeda Escobar, limeña e hija del reconocido comerciante y naviero vizcaíno Juan Miguel de Castañeda y Amuzquíbar.

Por parte de madre era nieto de Bernardo Aguilar Quevedo, escribano limeño, y de María Magdalena Ramírez de Arellano Taboada, limeña.

Su padre era un destacado magistrado. Ocupó la judicatura de primera instancia



Teniente Segundo Carlos de los Heros Aguilar

1 En diversos artículos y libros se ha consignado erróneamente 1851 como su año de nacimiento, siendo la versión más antigua encontrada por el autor un artículo publicado en el Diario *El Peruano* el 9 de septiembre de 1879. Sin embargo, en los libros de Bautismos de San Sebastián se puede comprobar que Carlos nació en 1850.

2 AAL. San Sebastián. Libro 16, folio 133.

en la capital durante varios años. También fue censor de teatros, juez de aguas, Fiscal interino de la Corte Superior de Lima y, finalmente, en sus últimos años, Fiscal de la Corte Suprema. Asimismo, desde 1866, se dedicó al ejercicio particular de la abogacía después de abrir un estudio de abogados.

El doctor De los Heros tuvo, además, participación en la vida política nacional. En 1854 participó en la campaña liderada por el Mariscal Ramón Castilla contra el gobierno del General Echenique. Se incorporó como Oficial Mayor del Ministerio de Gobierno y peleó en la Batalla de La Palma. Entre 1857 y 1865 fue diputado por la provincia de Cañete, y miembro de la Comisión Permanente hasta diciembre de 1865.

No sólo se dedicó a la magistratura sino que también formó parte de la bohemia limeña. En 1854 estrenó la obra teatral *Los Tres Rivales*. Escribió en periódicos satíricos como *El Diablo* y *La Campana*. Ricardo Palma decía de él que era "*el bohemio más rebelde para acatar la forma estética, pero después de Segura y de Ramón Rojas y Cañas, el limeño de más sal criolla que he conocido*"[3].

En 1881 sentó plaza como Sargento Mayor en el 2º Regimiento de Artillería y combatió en la Batalla de Miraflores, en unión de sus hijos, a pesar de contar con sesenta años. Fue tomado prisionero tras la derrota. Durante ese período cerro su estudio para no autorizar ningún acto del invasor.

El joven marino

Carlos estudió en el Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe, pasando posteriormente al Colegio Militar. El 29 de Julio de 1868 obtuvo el título de Guardiamarina de la Armada. Luego se embarcó en la Fragata *Apurímac* el 7 de agosto de 1868[4].

El 26 de noviembre del mismo año[5], desembarcó de dicho buque partiendo del Callao con rumbo a los Estados Unidos para conducir al Callao a los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Se le embarcó en el vapor remolcador *Marañón* en Pensacola, de donde pasó al vapor *Reyes* el 14 de febrero de 1869.

El 9 de marzo el vapor *Reyes* colisionó con el monitor *Manco Cápac*, al cual remolcaba. Esto provocó el naufragio del mencionado vapor. Carlos recién abandonó la nave junto al comandante Leopoldo Sánchez, cuando la tripulación ya había sido salvada. Entonces, en Saint Thomas volvió al vapor *Marañón* el 23 de abril, y después pasó al vapor remolcador *Pachitea* el 31 de Julio, con el cual retornó al Callao. Por su actuación en el viaje mereció el ascenso a Alférez de Fragata el 19 de mayo de 1870.

El 7 de noviembre volvió al vapor *Marañón* como alumno de la reabierta Escue-

3 Palma, Ricardo. *La bohemia de mi tiempo*.

4 AHMA. Libro copiador de fojas de servicios. Folio 187. Don Carlos de los Heros.

5 En las semblanzas biográficas publicadas en el diario *El Peruano* los días 9 y 18 de Septiembre de 1879, se afirma que Carlos se embarcó en la Fragata *Apurímac* el día 13 de Agosto.

la Naval, cumpliendo el decreto supremo que ordenaba a los oficiales completar sus estudios profesionales. El 1 de enero de 1874 Carlos culminó satisfactoriamente sus estudios. Al día siguiente, en el vapor *Marañón* se redactó lo siguiente:

"Francisco Osorio. Oficial 3º del Cuerpo Político de la Armada, Secretario de la Escuela Naval, de la que es Director accidental el capitán de corbeta D. Manuel Melitón Carvajal.

Certifico: Que el alumno de la expresada, alférez de fragata D. Carlos de los Heros, ingresó por órden suprema trabordado del vapor "Pachitea" el siete de Noviembre de mil ochocientos setenta; durante su permanencia en este establecimiento ha cursado, ha dado examen y ha sido aprobado en las materias siguientes: Geometría Práctica, Trigonometría Esférica, Dibujo natural y Lineal, Geometría Analítica, Geometría Descriptiva, Literatura Maniobra, Mecánica, Física, Arquitectura Naval, Francés, Astronomía, Química Elemental, Derecho Internacional Marítimo, Historia Natural, Higiene Naval, Plotage, Táctica Naval, Hidrografía, Artillería Naval, Inglés, Esgrima y Gimnasia. En los exámenes públicos de Enero de mil ochocientos setenta y dos obtuvo la medalla de oro como premio al Aprovechamiento. Su conducta ha sido siempre buena y ha desempeñado satisfactoriamente el cargo de brigadier de la compañía de alumnos, desde el once de Mayo de mil ochocientos setenta y uno hasta la fecha, en que por haber terminado sus estudios profesionales, pasa por orden suprema a ponerse a disposición de la Comandancia General de Marina, para servir en la Escuadra[6]*".*

Junto con otros seis alumnos de la Escuela Naval fue escogido para formar parte de la dotación de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. El 15 de enero de 1874 se embarcó en las islas Guañape en la fragata francesa *Carolina*, con dirección al puerto de San Nazario, Francia, donde llegaron el 27 de Marzo. Después se dirigieron a Londres, donde se construían las cañoneras, y entonces se embarcó en la Pilcomayo. Regresaron por la vía del estrecho de Magallanes, fondeando en el Callao el 12 de enero de 1875.

El 22 de Abril de 1875 su padre escribió una carta al Presidente de la República Manuel Pardo y Lavalle. En ella comentaba que su hijo, Alférez de fragata en la dotación de la Pilcomayo, no había sido considerado para los ascensos, obtenidos por sus compañeros, "*no obstante de los elogios que en público, en privado, y en el mismo Ministerio de Marina sé que le han prodigado, y le prodigan todos sus jefes*"[7]. Según su padre, Carlos se sentía desairado y "tiene vergüenza aún de estar entre sus mismos compañeros testigos de su buena conducta"[8].

---

6 Nuevamente se está tomando como válida la fecha consignada en su foja de servicios. En las biografías publicadas en *El Peruano* la fecha es 28 de Noviembre.

7 Publicado en el diario *El Peruano* el 18 de Septiembre de 1879.

8 AGN colonial. Colección Bustamante de la Fuente. D2.20-1390. Carta de Don Juan de los Heros a Don Manuel Pardo. Folio 1v.

El 30 de mayo de 1875 fue destinado a la *Chanchamayo*[9]. Debido a que dicho buque se encontraba en Iquique, se embarcó en el vapor *Mairo* incorporándose a la *Chanchamayo* el 27 de agosto. El 19 de julio de 1876 fue ascendido a Teniente 2º efectivo. El 16 de agosto se embarcó en la fragata *Independencia*, después del naufragio de la cañonera. Pasó al monitor Huáscar el 12 de abril de 1877.

El 6 de mayo hubo una sublevación en la nave, promovida por los partidarios de Nicolás de Piérola. Carlos se encontraba de guardia ese día y fue capturado por los sublevados. "*Fue el único oficial que se mantuvo fiel, sin haber manchado su esclarecido nombre y su ilustre carrera, con la negra traición y la infidencia*"[10]. Al poco tiempo fue dejado en libertad. Solicitó hacer la campaña para capturar al buque sublevado, escribiendo lo siguiente:

Excmo. Señor:

Carlos de los Heros, teniente 2º de la armada nacional, perteneciente a la dotación del monitor "Huáscar", y que actualmente se encuentra á bordo del vapor "Talismán", con el debido respeto y por conducto regular se presenta y dice: que estando para zarpar varios buques de la escuadra con el objeto de capturar al monitor "Huáscar" y siendo el único de los oficiales a quién directamente se ultrajó con la fuerza en el suceso de traición y entrega del "Huáscar" se cree en el deber de solicitar de la bondad de S.E. lo considere en un puesto á bordo de los buques que salen para prestar sus servicios; y no permanecer en la inacción en la que actualmente se encuentra en el vapor "Talismán".

Habiendo suministrado luces suficientes sobre lo acaecido la noche de la entrega del "Huáscar" y en mérito de las razones que expone;

A V.E. suplico se sirva acceder á sus preces, por ser de justicia, etc.

Al ancla, Callao, 9 de Mayo de 1877

Carlos de los Heros[11]

Su pedido fue concedido e hizo la campaña en la fragata *Independencia*. Después de la captura del monitor, en Junio de 1877, se reincorporó a su dotación. Durante ese período[12], también sirvió en el *Huáscar* su primo el Capitán de Corbeta Juan Pablo de los Heros Michelena[13], quien fue segundo comandante del monitor.

La guerra con Chile

El 5 de Abril de 1879 Chile le declaró la guerra al Perú. La escuadra chilena procedió a bloquear el puerto peruano de Iquique. El *Huáscar* salió en campaña el 16 de Mayo de 1879, con la orden de levantar el bloqueo.

---

9 *Ibíd.* Folio 2r.

10 En las biografías publicadas en *El Peruano* se menciona que pasó a la *Chanchamayo* a su llegada al Callao, pero es recién en esta fecha que se incorpora a dicho buque.

11 Torres, José Luis. *Catecismo Patriótico*

12 Diario El Peruano. 18 de septiembre de 1879.

13 Entre el 18 de junio de 1878 y el 3 de abril de 1879.

Carlos participó en el combate de Iquique, el 21 de mayo, contribuyendo al hundimiento de la corbeta *Esmeralda*. El 28 de Mayo estuvo presente en la captura de la barca *Emilia*, que estaba cargada con metales.

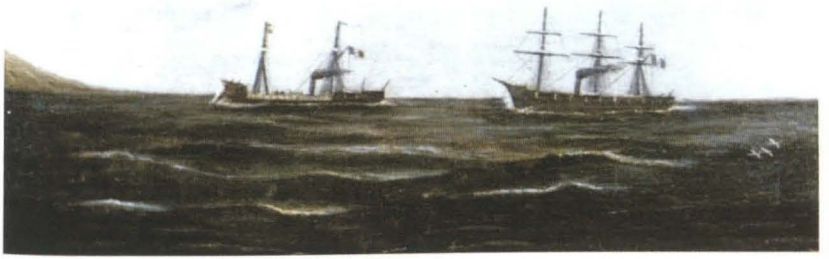
Durante el regreso del Huáscar al Callao, Carlos fue designado comandante de la barca presa Emilia. Posteriormente solicitó su reincorporación al *Huáscar*, pues deseaba seguir combatiendo. Como premio a su entusiasmo, el Comandante Don Miguel Grau dispuso que el Teniente de los Heros asumiera el comando de las baterías emplazadas en cubierta.

El 6 de julio, el *Huáscar* salió nuevamente a combatir. El 10 de Julio encontró en Iquique al transporte *Matías Cousiño* y a la cañonera *Magallanes*. Carlos permaneció en cubierta, con rifle en mano, hasta que se ordenó cesar el fuego.

Durante la campaña le escribía a su hermano: "*Mi puesto, querido hermano, es el de la muerte, pero no creas que esto me arredre. No, bien al contrario, cuando suena la corneta de zafarrancho, y me encuentro en la cámara, subo la cuesta del calvario con la mayor tranquilidad y lleno de alegría, porque sé que al llegar sobre cubierta, la patria recogerá mis servicios. Para ella mi sangre. Para ti el cariño de tu hermano. Carlos.*[14]"

Carlos fue enviado como parlamentario a Caldera, "*desempeñando una comisión peligrosa que se le había encomendado, creyendo que los chilenos le hubiesen apresado, [Grau] decía desde la cubierta lleno de la más sincera y noble emoción: "Si no me devuelven a Heros, no dejaré piedra sobre piedra en esa población*"[15].

En los últimos días de julio, el *Huáscar* capturó a los buques "*Adelaida Rojas*", *E.*



El monitor *Huáscar* fue donde Carlos de los Heros se inmoló gloriosamente durante el Combate de Antofagasta.

14 Juan Pablo era nieto de Don Mateo de los Heros Sarachaga, primo hermano de Don Manuel de los Heros, siendo ambos nietos de Don Juan de los Heros Anieto, bautizado en la villa de Balmaseda, Señorío de Vizcaya, el 10 de Julio de 1689.

15 Torres, José Luis., *Catecismo Patriótico*

Saucy Jack *Adriana Lucía*, el primero con cargamento de carbón y los segundos de cobre. Pero su mejor presa fue el vapor *Rímac*, capturado el 23 de Julio, en el cual venía a bordo el escuadrón "Carabineros de Yungay", además de caballos, armamento y correspondencia.

En plena campaña, su señor padre le escribió una carta la cual dice:

"Sr. Carlos de los Heros:

Lima, Agosto 4 de 1879

Querido hijo:

Te escribo ésta sin saber cuando debe llegar á tus manos, pues sabemos por aquí que te hallas en viaje, razón por la cual le encargo á Arturo que te la guarde.

Te felicito y felicito á tu jefe, como también á todos los soberbios marinos del <<Huáscar>>.

Ser del <<Huáscar>>, es un título que no se compra sino con la sangre.

Pertenecer al <<Huáscar>> es ser valiente, honrado, patriota y tener mil envidiosos.

Quisiera estar allí, aunque no fuera mas que para respirar el aire embalsamado de gloria y de honra que queda despues de un combate, como los que ustedes han logrado dar y darán muchas veces en lo sucesivo. El comandante Grau y sus marinos subalternos no saben todavía lo que están ganando de instante en instante.

Los corazones peruanos servirán de adoquines en las calles por donde ustedes pasen en Lima el día que nos traigan la última victoria, envuelta en nuestro pabellón nacional.

La guerra noble que hace el "Huáscar" propia de los héroes de otros tiempos, es lo que mas me lisonjea y agrada, porque los sentimientos de nobleza no pueden ni deben arrancarse del pecho donde se cobijan.

Matar en buena lid a esas serpientes; pero cuando se les encuentre dormidas, nada más que un puntapié.

Un cobarde cuando no hace uso de sus armas, representa a la cobardía, una partida doble. Eso han hecho en Caldera los chilenos. ¡Miserables!

En fin, no pienses ahora sino en merecer gloria.

El Congreso está preparado en favor de ustedes. El pueblo no se diga.

No hay conversación en que ustedes no tengan parte.

Procura tener salud para poder pelear y manda en el corazón de tu padre que te ama".[16]

El héroe

El 22 de agosto partieron de Arica el *Huáscar* y el transporte *Oroya*, en dirección a Antofagasta. El 24 el comandante Grau ordena al comandante del *Oroya* permanecer en la boca del puerto, mientras el *Huáscar* se adentraba en Antofagasta. Ahí divisó a la corbeta *Abtao*, a la cañonera Magallanes, y a los transportes *Limari* y *Paquete de Maule*.

16 Ibídem.

Antofagasta contaba con cañones de a 150 y uno de a 300. El *Abtao* tenía tres cañones de a 190, y la *Magallanes* poseía un cañón de a 115, uno de a 64, y otros de menor calibre[17]. Los buques chilenos estaban cerca de los arrecifes y detrás de buques mercantes neutrales, lo cual dificultaba tanto el uso del espolón como de la artillería contra ellos.

Para atacar a los buques enemigos se tomó la decisión de utilizar los torpedos Lay que tenía el monitor. A las 4 de la mañana del 25 se lanzó un torpedo. Sin embargo, debido a la corriente el torpedo empezó a regresar rumbo al monitor, por lo cual tuvo que ser desviado por el Teniente 2º Fermín Diez Canseco. Luego arriaron un bote y el Teniente Carlos de los Heros se ofreció como voluntario para remolcar el torpedo. Regresó a las 5 de la mañana, después de cruzar a remo dos millas y media; fue recibido entre aplausos por sus compañeros y su jefe.

Entonces el *Huáscar* partió de Antofagasta, y junto al *Oroya*, se dirigió al puerto de Taltal, adonde llegaron el 26. Ahí capturaron nueve lanchas, de las cuales seis fueron amarradas al Oroya y tres destruidas. El 27, el *Huáscar* enrrumbó hacia el norte y pasó por los puertos Blanco Encalada y Cobre. Posteriormente se dirigió nuevamente a Antofagasta.

En la mañana del 28 entraron a Antofagasta, con el objetivo de rastrear y cortar el cable telegráfico. A la 1 y 30 de la tarde el *Abtao* inició el primer disparo, seguido por otros de la *Magallanes*. El *Huáscar* procedió a responder los disparos, iniciándose el Combate de Antofagasta. Para las 3 de la tarde los buques enemigos habían suspendido el fuego. El *Huáscar* se fue acercando más al fondeadero. A las 4 y 15 empezaron a disparar las baterías de tierra.

Ya casi al final del combate, Carlos conversaba entusiasta con el jefe de la guarnición Sargento Mayor José M. Ugarteche y el corresponsal de guerra Julio Octavio Reyes. "*Con plácida sonrisa nos decía señalando el cañón de estribor:*

- *Julio, "este es el cañón del pueblo; lo sirven los muchachos del Callao y de la escuela de grumetes, pero por desgracia no ha hecho hasta ahora, sino un solo tiro, me recuerda el del Callao, el 2 de Mayo, es decir, al cañón del pueblo.*
- *El comandante agregaba, nuestro querido e infortunado amigo, "parece algo egoísta; solo le agrada disparar con los de la torre y me deja en la inacción. Esto me mortifica"*[18].

Uno de los últimos disparos de tierra impactó en el *Huáscar*. "*Al mismo tiempo que su ruido atronador, se levanta una columna de blanco y amarillento humo y entre lenguas de fuego, se vé fragmentos de*

17 Diario *El Peruano*. Martes 9 de septiembre de 1879. El autor que cita esta carta comenta a continuación: "¡Cuánto sentimiento! ¡Qué elevación! ¡Cuánta grandeza de alma! ¡Qué delicada y patriótica ternura! ¡Para tan noble padre tan digno hijo!".

18 Parte del Comandante Grau. Agosto 31 de 1879. En Paz Soldán, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.*

cuerpo humano, pedazos de vestido que saltan por el aire empapados en sangre y en fin algo que aterra, confunde y espanta: era nuestro querido amigo, el bravo teniente 2º Carlos Heros, que por atrevida planta escalaba el glorioso templo de la inmortalidad, dejándonos envueltos en un mar de lágrimas. Ha muerto como un valiente al pié del cañón y en defensa de su Patria"[19].

Inmediatamente su primo, el Sargento 1º del Batallón Ayacucho Francisco Javier Retes[20], estuvo a punto de arrojarse al mar con la idea de rescatarlo, pero dos marineros lo detuvieron, comprendiendo entonces que Carlos había muerto[21]. El *Huáscar* siguió haciendo fuego hasta las 5 y 30 de la tarde, realizando los tres últimos disparos.

Luego se arrió un bote para rescatar los restos. Encontraron su gorra, su escapulario del Corazón de Jesús, el taco de una de sus botas y fragmentos de su uniforme.

Todos en el monitor lamentaron la terrible pérdida, como manifiesta Julio Octavio Reyes:

"*Y el dolor y el sentimiento por la muerte de Heros era en el buque, general, como lo comprueban las palabras que reproducimos del libro de guardias:*

"Esta bomba hizo volar a nuestro querido y nunca bien llorado compañero Carlos Heros. Con la desaparición de este caballero pierde su familia lo más querido de ella; sus compañeros, el amigo verdadero y leal; y la marina del Perú, a uno de sus oficiales más dignos, valientes y, al mismo tiempo, el más modesto de ella[22]".

Otro de los corresponsales de guerra desde Arica refirió la siguiente semblanza:

"Heros era ya una esperanza en la marina nacional: era el orgullo de su familia, y sus amigos estimaban como un honor estrechar su franca mano.

Aún no conocemos los dolorosos detalles de su prematuro fallecimiento.

Heros debe de haber muerto como un valiente. Conocíamos sus sentimientos de delicadeza exagerada: le oíamos hablar de la guerra y de las expediciones arriesgadas del monitor con esa calma y seguridad, sin jactancia, del que conserva fría la cabeza y gozoso el corazón en los momentos del peligro. Su modestia era la mejor apología de ese carácter amable, á la vez que altivo: solo en la práctica hacía alarde de sus conocimientos profesionales: su valor no lucía estérilmente: lo revelaba al frente del enemigo, y entonces su fisonomía de ordinario dulce, apacible, adquiría cierto tinte de fiereza incontrastable: era el guerrero, animoso, impaciente, sus azules ojos lanzaban miradas de espresion centellante, por decirlo así.

---

19 Diario *El Peruano*. Martes 9 de Septiembre de 1879. Narración hecha por Julio Octavio Reyes, corresponsal de guerra de *La Opinión Nacional*.

20 Ibídem.

21 Era hijo de Francisco Javier de Retes y los Heros y de María Dolores Asín Castañeda, ambos primos hermanos del doctor Juan de los Heros. Tuvo destacada acción en el Combate de Angamos, y posteriormente murió combatiendo en la Batalla de Miraflores.

22 Tradición recogida por José Luis Torres en el *Catecismo Patriótico*.

Heros crecía de talla cuando tomaba el cañón y silbaban los proyectiles á bordo del <<Huáscar>>".

En el parte oficial del Combate de Antofagasta, redactado en Arica el 31 de Agosto, Miguel Grau escribió:

"*Al dar V.S. cuenta de la pérdida de aquel inteligente oficial, siéntome vivamente impresionado recordando los méritos personales que le adornaban y la celosa puntualidad que en todas las ocasiones del servicio ha manifestado para cumplir con su deber, así como el valor y la serenidad que ha desplegado en las acciones de guerra que ha tenido este buque en la presenta campaña*[23]".

Sus funerales fueron el 15 de septiembre en Arica, estando presente su hermano Arturo, destacado junto a los Húsares de la Guardia. El 18 de septiembre el Contralmirante Miguel Grau escribió la siguiente carta a su padre:

Sr. Dr. D.
Juan de los Heros
Señor de toda mi consideración:

Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último al frente de Antofagasta, combatiendo contra los enemigos de la Patria.

Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además y me aflije sobre manera recordar, sin esperanza de volverle a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial estaban reunidas en él y se notaban con sin igual naturalidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque, todos desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos en su último momento y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trasmítole este precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

Dígnese usted aceptar y transmitir al seno de su respetable familia, a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que me es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S.S.

Miguel Grau[24]

Al cumplirse el primer mes de su sacrificio se celebró una misa en el convento de Santo Domingo de Lima. La misa fue oficiada por Monseñor Ambrosio Huerta.

23 Diario *El Peruano*. Martes 9 de Septiembre de 1879. Narración hecha por Julio Octavio Reyes.
24 Parte del Comandante Grau, agosto 31 de 1879.

Delante del presbiterio se encontraba una caja mortuoria sobre la cual se veía la gorra de Teniente 2º y un retrato del héroe.

El legado

En los días que siguieron a su muerte, los diarios publicaron diversas poesías dedicadas al héroe. Entre los autores de las poesías se encuentran su padre, Ricardo Palma, Juan de Arona, Teobaldo Elías Corpancho, Germán Leguía Martínez y su primo Pedro Ernesto Salmón Aguilar[25].

El 25 de octubre el Congreso concedió por montepío a las hermanas de Carlos de los Heros, Juana Rosa, Mercedes y Carmen de los Heros Aguilar, el sueldo íntegro de la clase superior inmediata a la que se encontraba[26]. Este decreto fue publicado en el Diario *El Peruano* el miércoles 5 de noviembre de 1879.

Mercedes y Juana Rosa cobraron el montepío hasta el final de sus días, el 1 de marzo de 1895 y el 17 de marzo de 1917, respectivamente. Carmen lo hizo hasta que contrajo matrimonio con Pedro Ernesto Salmón Aguilar, en noviembre de 1898.

En la década de 1960, el gobierno peruano adquirió una cañonera misilera que recibió el nombre de *Carlos de los Heros*. Posteriormente el gobierno adquirió en Francia una corbeta misilera, que fue bautizada en honor del marino. El pabellón nacional fue afirmado el 17 de Noviembre de 1980.

A mi Carlos[27]

Que no llore, me dicen hijo mío
Enjugando estas lágrimas que vierto
Como si tú no fueras el que ha muerto,
Siendo dueño y señor de mi albedrío.
Manden que ataje al caudaloso río,
Que a la fiera sujete en campo abierto,
Que descubra una senda en el desierto,
Y le cruce, sin agua, en el Estío.
Porque todo en el mundo es ya posible
Al hombre de valor ejecutante
Según demuestra lo que está visible:
Más no le digan a tu padre amante,
Cuando el mísero peca de sensible
Que deje de llorarte un solo instante.

Juan de los Heros
Septiembre 15 de 1879

25 La carta fue reproducida en el diario *El Comercio* el 26 de Septiembre de 1879.
26 Era hijo de Camilo Salmón y de María Aguilar, hermana de Petronila Aguilar.
27 Publicada en el Diario *El Peruano* el jueves 18 de septiembre de 1879.

Motonaves *Twin Star, Pintail* y *Alice* y el recuerdo de una madrugada de enero

Capitán de Navío CJ.
Julio Pacheco Gaige

Introducción

En la madrugada del 27 de enero del 2006 dos abordajes ocurridos en la bahía del puerto del Callao rasgaron la niebla mañanera del puerto y pusieron en funcionamiento una maquinaria técnica y jurídica no vista en muchos años.

La razón, muy simple. Esa mañana de enero ocurrieron once siniestros marítimos, la intervención de diversas instituciones, tanto nacionales como internacionales, los montos que estarían involucrados por esos siniestros y la participación de la comunidad marítima peruana.

Después de muchos años, los ojos de la comunidad marítima internacional estaban nuevamente atentos a los sucesos en el Perú. Los abordajes múltiples no es que se den todos los días, pero son previsibles, es decir que el abordaje de dos buques origine que haya un tercero o cuarto involucrado. Lo que no es común y podría decir que es casi nuevo, es que el mismo buque, con una diferencia de casi tres horas, aborde con dos buques diferentes en dos maniobras diferentes y que su hundimiento esté vinculado a ambos abordajes.

Los hechos ocurridos

A 05:54 horas del 27 enero 2006, ocurre el abordaje entre las M/N *Twin Star* y *Pintail*.

A 08:20 horas del mismo día, abordan las M/N *Twin Star* y *Alice*.

Como consecuencia de este último abordaje, un tripulante de la M/N *Alice* cae al mar y desaparece.

Como resultado de ambos abordajes, la M/N *Twin Star* se hunde y ello constituye una pérdida total de la misma.

Asimismo, estos abordajes y el hundimiento de la M/N *Twin Star* generan el derrame al mar de hidrocarburos.

En adición a los hechos antes mencionados, se verificaron daños a los cascos de las M/N *Pintail* y *Alice*, el salvamento de vidas en la mar de la tripulación de la M/N *Twin Star*, pérdida y daños en los cargamentos de la M/N *Twin Star* y demora en la entrega de los cargamentos de las M/N *Pintail* y *Alice*.

Procedimiento administrativo

Sería poco serio de mi parte pretender en estas pocas líneas, exponer en toda su extensión un procedimiento administrativo, cuyo expediente contiene alrededor de 2600 fojas y cuyo desarrollo ha originado dos Resoluciones de Capitanía y una Resolución Directoral, así como la revisión del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres y la Tabla de Multas de Capitanías.

Pretendo proponer sólo los puntos más resaltantes del procedimiento, recomendando a los acuciosos en la materia, una revisión más detallada del expediente administrativo que se encuentra en la Capitanía de Puerto del Callao.

Dada la naturaleza de los hechos, el auto apertorio de sumaria se instaura de oficio por el Capitán de Puerto del Callao, a la sazón, el entonces Capitán de Navío César Prada Ugaz.

Este auto apertorio, generó inmediatamente la Inspección Ocular de rigor, así como las citaciones a los Agentes Marítimos para la toma de manifestaciones a los tripulantes de las naves involucradas, ampliándose posteriormente a los mismos involucrados y a otras personas, como los prácticos, algunos tripulantes de otros buques surtos en bahía y personal que intervino en el salvamento de los tripulantes de la M/N *Twin Star*.

Durante el proceso de toma de manifestaciones, que duró aproximadamente 50 días, se fueron apersonando al procedimiento los abogados nombrados por las partes, quienes participaron activamente en esta instancia. Una participación fundamental fue en la Audiencia Pública llevada a cabo el día 06 marzo 2006, relacionada con el otorgamiento de las garantías por remoción de los restos, en la cual se determinó, como precedente importante para este tipo de casos, que el obligado al otorgamiento de dichas garantías es el armador de la nave hundida y no otras partes intervinientes en dicho hundimiento.

Particular importancia en este procedimiento tuvo la participación de los diversos Peritos que intervinieron, tanto el nombrado por la Autoridad Marítima, Capitán de Fragata (r) Jorge Filinich Espinoza, como los designados por las diversas partes en el procedimiento, los cuales ilustraron apropiadamente al Capitán de Puerto. Esta intervención de los técnicos permitió un análisis detenido sobre la derrota de las naves antes, durante y después de los siniestros marítimos, el análisis de los factores intervinientes en los hechos, de las órdenes impartidas por TRAMAR, el estudio de la documentación técnica, la normativa nacional e internacional aplicable, entre otros elementos que les dieron a los informes periciales un valor fundamental en la toma de decisión del Capitán de Puerto, al emitir las Resoluciones.

Esta Sumaria también determinó, con la importante participación y aceptación de los armadores de la M/N *Twin Star*, el otorgamiento de las garantías necesarias para responder por los potenciales daños por contaminación al medio ambiente acuático, derivados del hundimiento de la nave, garantía que emitió The Japan Ship Owners´ Mutual Protection & Indemnity Association, por el monto de US$ 7´775 040 y que fue devuelta al término del proceso de remoción de los restos, al no haberse presentado, afortunadamente, ningún daño por contaminación.

El procedimiento administrativo, por precisas instrucciones del Capitán de Puerto, se desarrolló respetando todas las formalidades y garantías de la Ley del Procedimiento Administrativo General y su normativa reglamentaria, lo que permitió a las partes el irrestricto acceso al expediente, a las copias de las piezas procesales requeridas, al derecho de tacha y de opinión, a presentar las pruebas correspondientes y en general desarrollar todas las actividades en pro de los intereses de sus principales.

Finalmente, con fecha 10 mayo del 2006, se emitió la Resolución de Capitanía Nº 001-2006-M, en la cual se determinó los porcentajes de responsabilidad de cada una de las naves, en cada uno de los abordajes, la aplicación de las multas derivadas de diversas infracciones al Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, la obligación del propietario y/o armador de la M/N "*Twin Star*" de efectuar las labores de remoción de los restos, así como de la carga abordo, hasta su culminación; se estableció asimismo, que la desaparición del tripulante de la M/N *Alice* era materia de investigación por el Ministerio Público, por no ser competencia de la Autoridad Marítima, y finalmente se dispuso que se mantuviera vigente la garantía otorgada por el Club de PandI de la M/N *Twin Star*, hasta la remoción total de los restos y carga de dicha nave.

Comentarios sobre los siniestros

De los once siniestros marítimos ocurridos en esa nublada mañana de enero del 2006, la Capitanía de Puerto del Callao se constituyó en competente para investigar cuatro de ellos; es decir, los dos abordajes de la M/N *Twin Star*, primero con la M/N *Pintail* y luego con la M/N *Alice*, el subsecuente hundimiento de la misma M/N *Twin Star* y finalmente el derrame de hidrocarburos y su limpieza. Asimismo, era responsabilidad de la Capitanía de Puerto el tomar disposiciones sobre los restos de la nave hundida. Evidentemente la Capitanía también participó, aunque en forma indirecta, en el tema de la desaparición del tripulante de la M/N *Alice*, el rescate de los tripulantes de la M/N *Twin Star* y los daños en los cascos de las naves y los siniestros en los cargamentos.

Lo primero que cualquier lego en la materia preguntaría es ¿quién tuvo la culpa?, o mejor dicho en términos jurídicos, ¿quién fue el responsable? Para nuestro caso, las preguntas serían: ¿quién fue el responsable de cada uno de los abordajes?, ¿quién fue el responsable del hundimiento de la M/N *Twin Star*? y ¿quién

fue el responsable del derrame de hidrocarburos al mar? Estas preguntas podrían incluso considerar una duda mayor, en el sentido que quizá hubo más de un responsable en cada uno de los siniestros.

Afortunadamente, la tecnología ha avanzado tan considerablemente, que las autoridades marítimas y los propios buques pueden controlar en tiempo real su ubicación geográfica, ya sea mediante el sistema AIS (Automatic Identification System) o el sistema GPS (Global Possition Satellite). Estos dos sistemas permitieron al Perito designado por la Capitanía de Puerto del Callao, establecer con absoluta precisión la derrota de las tres naves, antes, durante y después de los abordajes, en el denominado Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo en el Puerto del Callao, sin que existiera la menor duda al respecto. Esta información, como es lógico entender, elimina cualquier interpretación o información errada o tendenciosa que se pueda dar para distorsionar los hechos; en todo caso, lo que se podrá argumentar es porqué se tomó tal derrota, pero no se puede cuestionar cuál fue objetivamente dicha derrota.

No obstante lo mencionado, existen adicionalmente a la derrota de las naves, otros elementos que completan la información para determinar la responsabilidad por un abordaje. Estos factores son, entre otros, la velocidad de las naves, las condiciones meteorológicas, el cumplimiento de las disposiciones portuarias y la presencia de práctico a bordo.

Del trayecto que desarrolló cada nave, de los factores determinantes y contribuyentes establecidos por el Perito nombrado por la Capitanía de Puerto y de las normas legales aplicables a los siniestros marítimos, la Autoridad Marítima determinó los porcentajes de responsabilidad de cada nave en cada uno de los abordajes, así como en el hundimiento de la M/N *Twin Star*. Esta facultad de establecer porcentajes de responsabilidad es una atribución que el artículo H-010207 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres otorga a los Capitanes de Puerto y representa una muy importante herramienta, hoy en día utilizada en todo el mundo, que no está contemplada en el Código de Comercio Peruano. En su Resolución, el Capitán de Puerto del Callao determinó, con criterio técnico y de equidad, que la M/N *Twin Star* era responsable en un 85% en el abordaje con la M/N *Pintail* y en un 90% en el caso del abordaje con la M/N *Alice*, por lo que las M/N *Pintail* y *Alice* eran responsables en un 15% y 10%, respectivamente, en sus abordajes. Asimismo, la Capitanía de Puerto estableció los mismos porcentajes de responsabilidad aplicables a los abordajes, para el caso del hundimiento de la M/N *Twin Star*.

Sobre este tópico, es conveniente y justo señalar que los porcentajes establecidos son aplicaciones numéricas que realiza la Autoridad Marítima sobre criterios no absolutos, es decir, que la valoración que se realiza para establecer los porcentajes de responsabilidad obedecen al análisis que la Autoridad Marítima realiza del caso y cómo ese análisis lo materializa en una cantidad no demostrable matemáticamente. Es por ello que

el tema de establecer los porcentajes de responsabilidad es una de las tareas más difíciles a que está sometida la Autoridad y que en este caso fue una determinación muy profesional.

En el tema del derrame de hidrocarburos, la Capitanía de Puerto ocurridos los abordajes y el proceso de hundimiento de la M/N *Twin Star* activó de inmediato el Plan Local de Contingencia, mecanismo con el cual contuvo y neutralizó el hidrocarburo derramado, disponiendo que los propietarios y/o armadores de dicha nave procedieran al retiro del combustible que se encontrara en la nave hundida. Este riesgo de contaminación es el que determinó que los propietarios y/o armadores de la M/N *Twin Star* a través de su Club de PandI otorgaran la Carta de Garantía a la que hemos hecho referencia anteriormente. Hay que reconocer la diligencia y profesionalismo puesto de manifiesto por los intereses de la M/N *Twin Star* para el retiro del combustible, así como el proceso de remoción de los restos, labores que se desarrollaron a total satisfacción de la Autoridad Marítima.

Comentarios finales

En retrospectiva, los hechos mencionados han dejado enseñanzas importantes. En primer lugar, es de remarcar la capacidad profesional del personal de la Autoridad Marítima, que llevó adelante una Sumaria impecable, no obstante las complejidades obvias de los siniestros. En segundo lugar, la interacción con entidades como el Poder Judicial, el Ministerio Público, la Municipalidad del Callao, la Autoridad Portuaria Nacional, ENAPU, Cuerpo General de Bomberos, Consulados de los países involucrados, la Organización Marítima Internacional, la Policía Nacional, entre otros. En tercer lugar, la confirmación de la falta en el Perú de una legislación comercial marítima, acorde con los tiempos que vivimos debido a la aplicación de un Código de Comercio que data de 1902 y cuyos antecedentes son del Código Francés de 1807, cuando muchos buques todavía se propulsaban a vela o carbón. Y en cuarto lugar, la positiva participación de los Armadores, sus representantes, los Agentes Marítimos, los Peritos y los Abogados involucrados, que con su sentido positivo de encontrar soluciones, facilitaron el procedimiento instaurado por la Capitanía de Puerto del Callao.

En adición a las enseñanzas mencionadas, desde mi perspectiva resulta gratificante ratificar que el personal de la Autoridad Marítima está muy bien preparado profesionalmente para llevar adelante los procedimientos administrativos necesarios en caso de siniestros, no importando la magnitud ni complejidad de los mismos, de lo cual debe sentirse orgullosa la Marina de Guerra.

Lecciones del Pasado

Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio

C. de F. (r), Jorge Ortiz Sotelo

Entre 1652 y 1673 las Provincias Unidas e Inglaterra combatieron tenazmente por definir la supremacía marítima. A lo largo de veintiún años ambas potencias se enfrentaron en tres guerras, a las que se sumaron numerosos conflictos entre sus respectivas compañías comerciales por controlar el comercio en Asia, África y América. La lucha fue esencialmente marítima, aun cuando involucró operaciones terrestres por parte de los contendientes y de sus aliados, con acciones que repercutieron en otras partes del mundo, entre ellas nuestro país. La primera guerra (1652-1655) fue un claro triunfo inglés, logrando con ello notables ventajas comerciales, pero la pronta recuperación de las Provincias Unidas amenazó esas ventajas y motivó una segunda guerra (1665-1667) en la que los resultados fueron balanceados. La tercera guerra (1672-1673) concluyó con una derrota militar inglesa, pese a la cual logró alcanzar su objetivo político.

Este artículo analizará el desarrollo de esa compleja etapa de la historia europea, de la cual emergió Inglaterra como la nueva potencia marítima mundial.

La nueva potencia marítima europea: las Provincias Unidas[1]

Desde la Baja Edad Media las ciudades del norte de Europa eran abastecidas por un núcleo de comerciantes establecidos primero en torno a ciudades alemanas unidas en la liga hanseática, y luego en la región genéricamente conocida como Flandes (hoy Bélgica y Holanda). Carlos I de España y de las Indias, y V de Alemania, recibió esta región como herencia.

Los pobladores de las ciudades y burgos flamencos conservaban aún un alto sentido de identidad local que, de algún

1 Un trabajo clásico sobre el desarrollo marítimo de los Países Bajos es el de C.R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800* (Londres, Penguin Books, 1990). Puede verse también a Jorge Edmundson, "Gobiernos de Juan de Witt y de Guillermo de Orange", Eduardo Ibarra y Rodríguez (director), *Historia del Mundo en la Edad Moderna* (Buenos Aires, Universidad de Cambridge, 1913), IX, pp. 261-307.

modo, reflejaba el antiguo orgullo ciudadano de la Grecia clásica. Cada una de estas ciudades obtenía privilegios y era gobernada por una fuerte burguesía industrial y comercial, generando un ambiente liberal en el que la Reforma encontró campo fértil para desarrollarse. Felipe II de España inició una fuerte persecución de los protestantes, enviando a esa zona al Duque de Alba, cuya dura represión forzó al levantamiento de las provincias de Holanda y Zeelandia en 1568. Los rebeldes pidieron la ayuda de Guillermo I de Orange, quien inició así la larga guerra de Flandes que sólo concluiría ochenta años más tarde con la firma del Tratado de Münster (1648). En el curso de esta guerra el centro de gravedad comercial flamenco se desplazó de Amberes a Ámsterdam, luego que los españoles conquistaran la primera de estas ciudades y desviaran el curso del río Escalda (1585).

El carácter religioso de la lucha motivó la división de Flandes en una parte católica y otra protestante. Las siete provincias protestantes (Holland, Zeeland, Friedland, Groningen, Drenthe, Overijssel y Gelderland) se unificaron mediante un tratado firmado en Utrecht, en 1579, encomendando la representación común al estatúder o gobernador de Holanda, Guillermo I. Dos años después dichas provincias se declararon independientes y establecieron un complejo sistema de gobierno a través de los llamados Estados Generales. Sin embargo, en la práctica, el estatúder de Holanda retuvo el mando militar y naval de esa nueva organización política, conocida como las Provincias Unidas.

Por su lado, las provincias católicas valonas (hoy Bélgica) también se unieron en 1579 a través del tratado de Arras, alineándose con España en su lucha contra los protestantes.

El desvío del río Escalda y la posterior decisión española de cerrar el puerto de Lisboa al comercio flamenco (1594) impulsó a los comerciantes de las ciudades marítimas holandesas a organizar expediciones en busca de los productos que usualmente obtenían en Portugal: las especias y los efectos de Oriente y China. Por la misma fecha los holandeses penetraron en el Mediterráneo y en pocos años habían logrado establecer vínculos económicos con el Imperio Otomano. También iniciaron su comercio con las colonias españolas en América, pues a pesar de la guerra de independencia que sostenían con España nunca llegaron a romper del todo los lazos con la península ibérica[2].

Se iniciaron así los primeros viajes a la India y otros países de Asia, donde poco a poco fueron sustituyendo a los debilitados portugueses. Entre 1595 y 1602 sesenta y cinco buques salieron de los diversos puertos flamencos hacia Asia, despachados por asociaciones de comerciantes, muchas veces rivales entre sí. Esto generó muchos problemas, no sólo con los gobernantes de esas tierras, que los veían a todos iguales y achacaban a unos las culpas de otros, sino que los precios de algunos

2 Philip Bosscher, "Shipping Economics and Trade", Robert Gardiner, editor, The heyday of Sail. The Merchant Sailing Sihp 1650-1830 (Londres, Conway Maritime Press, 1995), pp. 136-137.

bienes comenzaron a caer en el mercado europeo.

Ante esta situación, los comerciantes se dieron cuenta que debían presentar un frente común en su actividad en el exterior, especialmente luego que en diciembre de 1600 la corona inglesa otorgara a la East Indies Company el monopolio del comercio con la India. Empujados por esta necesidad, en 1602 el Gran Pensionario, una suerte de primer ministro de los Estados Generales, convocó a las diversas asociaciones de comerciantes para formar la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (más conocida como VOC, siglas de su nombre en holandés Vereenigde Oostindische Compagnie), otorgándole el monopolio de las rutas a la India por el cabo de Buena Esperanza y por el estrecho de Magallanes. Se le facultó a nombrar gobernadores, levantar ejércitos, construir fuertes y firmar tratados con otras potencias[3]. Los contraventores a dicho privilegio perderían tanto sus naves como la carga que éstas transportaban. Poco después, en 1621, fue creada la Compañía de las Indias Occidentales, para actuar en África, Brasil y las Antillas.



La flota de la compañía holandesa de las Indias convirtió a los Paises Bajos en una potencia marítima que rivalizó con Gran Bretaña.

En pocos años la Compañía Holandesa de las Indias Orientales logró desplazar casi totalmente a Portugal del comercio de Oriente, constituyéndose en uno de los primeros elementos de unidad nacional para las Provincias Unidas (pues se tornó gestora e impulsora de otorgar poderes efectivos y reales a los Estados Generales, vale decir, formar un gobierno único donde hasta entonces existían diversos gobiernos locales). Las cuatro provincias marítimas (Holland, Zeeland, Friedland y Groningen), a las que se sumaban otras tres del interior (Drenthe, Overijssel y Gelderland), formaron así las *Zeven Provincien*, cada una de las cuales tenía su propio sistema de gobierno, con una suerte de cuerpo legislativo en el que estaban representados de manera dispar la nobleza, la burguesía e incluso el campesinado, y un estatúder o gobernador. Este cuerpo provincial tenía la facultad de aprobar las decisiones que por unanimidad tomaran

3 Ibídem, pp. 138-139.

los Estados Generales. Existían, además, un partido republicano o popular, y otro monárquico que respaldaba las pretensiones de la Casa de Orange, y ambos buscaban respaldar sus posiciones mediante alianzas con Francia e Inglaterra, respectivamente. A la muerte de Guillermo II de Orange (1650), el partido republicano, dirigido por Jacobo de Witt y sus hijos Cornelio y Jan, se hizo del poder y abolió el estatuderato. Entre 1653 y 1672, Jan de Witt dirigió los destinos de las Provincias Unidas, retornando luego la Casa de Orange.

Casi sin recursos naturales, totalmente dependientes del comercio marítimo y de la actividad fabril, las Provincias Unidas habían logrado importantes avances tanto en las ciencias matemáticas como en la economía, la banca y la construcción naval, superando largamente en estos aspectos a cualquier otro estado europeo. Hacia mediados del siglo XVII contaban con más de diez mil naves (dos mil quinientas de las cuales estaban dedicadas al comercio, cifra similar a la que todo el resto de Europa podía reunir), ciento sesenta y ocho mil tripulantes y unos dos millones de habitantes[4]. Esto les permitió levantar una importante fuerza naval, que contrastaba con un ejército compuesto mayoritariamente por mercenarios ingleses, franceses, escoceses y alemanes. No obstante esta debilidad, tanto la armada como el ejército fueron de los pocos que en la Europa de esa época recibían sueldos con regularidad[5].

Ámsterdam se convirtió en el principal proveedor de granos y pescados en Europa, dominando el comercio del Báltico. Sus botes de pesca sobrepasaban a los ingleses en los ricos bancos del Mar del Norte y en las ballenerías del Atlántico y del Ártico. La mayor parte del hierro sueco, así como un buen porcentaje del carbón de Newcastle, también era transportado por buques holandeses, con un valor que superaba varias veces a su más cercano competidor[6]. Pero la vocación monopólica holandesa causaba dificultades a otra potencia emergente: Inglaterra.

En marzo de 1608, siendo ya el principal transportista de Europa, Holanda aprobó una resolución secreta señalando que nunca renunciaría a la libertad de los mares en cualquier región del mundo, resolución que fue ratificada por los Estados Generales en 1645 cuando proclamó que "la existencia, el bienestar y la reputación del Estado consiste en la navegación y el comercio marítimo". En esencia, no debía haber restricciones a la navegación, a la pesca, al comercio con todas las naciones y a la protección de los derechos neutrales en caso de guerra, debiendo limitar al máximo la definición del contrabando de guerra. Esto atentaba contra las pretensiones de países como Dinamarca, que

4 Para 1637 se reportó 1750 buques mercantes, fuera de los de las dos compañías de las Indias, además de 600 pesqueros de altura [Bosscher, "Shipping Economics and Trade"..., pp. 134-135].

5 Paul Kennedy, *Auge y Caída de las Grandes Potencias* (La Punta, Escuela Superior de Guerra Naval, 1997), p. 123.

6 John Merriman, *Modern Europe* (New York, W.W. Norton, 1996), vol I, From Renaissance to the Age of Napoleon, I, p. 265.

exigía el pago de derechos por navegar el estrecho que la separaba de Suecia, y también de Inglaterra, que reclamaba a su vez soberanía sobre el canal que la separa del continente, donde pretendía poner en práctica una ley de contrabando para evitar el abastecimiento de alimentos y municiones a sus enemigos, y ejercer el derecho de registro a buques neutrales[7]. Inglaterra también reclamaba derechos sobre las pesquerías cercanas a sus costas. Todo ello había generado extensos debates legales que sentarían las bases del Derecho Marítimo, en los que el holandés Hugo Grocio defendió la libertad de los mares en su *Mare Liberum* (1609), mientras que el inglés John Selden replicó con *Mare Clausum* (1635) señalando que el mar sí era pasible de tener propietario y que el rey de Inglaterra lo era de las aguas que rodeaban las islas británicas. También se produjeron actos de soberanía como la prohibición a los extranjeros de pescar en las aguas circundantes a las islas británicas, decretada por Carlos I en 1636 y renovada por Cromwell en 1652.

Pero si bien los holandeses defendían los principios de *Mare Liberum* en aguas europeas, optaban rápidamente por el concepto contrario en la costa africana y asiática, donde las Provincias Unidas ejercían un celoso imperialismo. Algo similar habían hecho en el caso de la boca del Escalda para evitar que Amberes pudiera competir con Ámsterdam. Ello había llevado a enfrentamientos con los ingleses en 1623, 1639 y 1650, cuando ocuparon el cabo de Buena Esperanza. Aún retenían una parte importante de Brasil, dominaban varias islas en el Caribe y con su colonia en Nueva Ámsterdam (Nueva York) se insertaban entre las colonias inglesas en Norteamérica.



En el siglo XVII los Países Bajos tuvieron la flota mas grande del mundo. Pese a tener un pequeño territorio, sus colonias se extendieron por todo el mundo.

Inglaterra y la marina inglesa: Blake, Monck y las Instrucciones de Batalla

Inglaterra había vivido una cruenta guerra civil entre el rey Carlos I y el Parlamento, que concluyó en 1649 cuan-

7 Boxer, *The Dutch Seaborne Empire...*, pp. 101-102.

do el monarca inglés fue ejecutado y se estableció el llamado gobierno del Commonwealth bajo el liderazgo de Oliver Cromwell. Pese a la oposición de los Estados Generales de las Provincias Unidas, el estatúder de Holanda, yerno del difunto rey inglés, acogió y apoyó al príncipe heredero en sus intentos por restablecer la monarquía. Sin embargo, ese apoyo cesó en 1650 cuando a la muerte de ese estatúder se restablecieron los principios republicanos y se manifestó la resolución de las Provincias Unidas de mantener la paz con Inglaterra.

La flota inglesa había sido reorganizada por Cromwell durante la lucha contra los realistas, siendo puesta bajo el liderazgo del general Robert Blake (1599-1657)[8]. Antiguo coronel de milicias, Blake nunca había servido a bordo, habiendo pasado diez años de su vida estudiando griego en Oxford. Hábilmente secundado por otros generales, como George Monck (1608-1670)[9], Blake hizo de la armada una verdadera institución, en vez de núcleos de buques estatales dirigiendo indisciplinadas naves mercantes. Se organizó el sistema de abastecimiento, se emitieron instrucciones para el combate que restablecieron la disciplina y se organizó la flota en escuadrones, sentando las bases para el surgimiento de nuevas tácticas navales.

Los buques ingleses habían evolucionado a partir de los galeones del siglo XVI, pudiendo decirse que en su mayoría se trataba de grandes fragatas y navíos de línea. Las fragatas tenían un diseño relativamente moderno que había surgido durante la Guerra Civil, y si bien inicialmente contaban con una sola cubierta de artillería y no tenían alcázar, pronto añadieron una segunda cubierta y superestructura, llegando a portar unos cincuenta cañones. Los navíos tenían tres cubiertas de artillería, pudiendo llegar a portar un centenar de piezas. Los buques de las Provincias Unidas eran de menor porte, atendiendo al poco calado de sus puertos, y estaban organizados en cinco almirantazgos (Ámsterdam, Mass, Zeeland, Noorderkwartier y Friesland), cada uno de los cuales debía aportar naves y hombres, que en su gran mayoría provenía de la marina mercante. Hacia 1650 el principal buque de las Provincias Unidas, el *Brederode*, tenía 58 cañones, pero los otros buques eran significativamente menores, portando entre 26 y 38 cañones. Una vez iniciada la confrontación con Inglaterra se construyeron buques cada vez más grandes y anchos, lo que mejoró su estabilidad y con ello su eficacia artillera[10].

El 9 de octubre de 1651, luego que los Estados Generales de las Provincias Unidas rechazaran una propuesta

8 William B. Cogar, "Robert Blake, el almirante del Estado (1599-1657)", en Jack Sweetman, editor, *Los grandes almirantes, Comando en el Mar, 1587-1945* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1999), pp. 73-106.

9 Antiguo oficial realista, se pasó luego al bando de Cromwell. Había servido a los holandeses en su lucha contra España entre 1629-1638.

10 Brian Lavery, "The ship of the line", en Robert Gardiner, editor, *The Line of Battle* (Londres, Conway Maritime Press, 1992), pp. 13-14.

de Cromwell para establecer una alianza y un gran Consejo Común que reuniera en Londres a los estados protestantes, y ante la presión de las compañías de comerciantes, el Parlamento inglés aprobó la primera Acta de Navegación. Dicho dispositivo establecía que los productos no europeos sólo podían ingresar a puertos ingleses en buques con esa bandera; mientras que los de origen europeo únicamente podían hacerlo en buques del país de origen o ingleses; y también prohibía la pesca de naves extranjeras en aguas británicas[11]. Esta acta era un claro ataque al poder marítimo de las Provincias Unidas, y tanto los comerciantes holandeses como los de Zeeland se percataron de ello. Las Provincias Unidas enviaron embajadores a Inglaterra para tratar que el gobierno inglés cambiase de opinión, buscando restablecer las condiciones de comercio fijadas en la *Magnus Intercursus*, acuerdo comercial suscrito por varias potencias en 1496. Sin embargo, los ingleses endurecieron su postura, exigiendo que se les reconociera el dominio del mar en torno a las islas británicas, y que los buques holandeses arriasen sus velas y su pabellón en señal de reconocimiento cuando se encontraran con buques ingleses en dichas aguas[12].

Ante esta situación De Witt concertó una "alianza con Dinamarca, cerró las aguas del Báltico a los mercantes ingleses y, para asegurarse la ruta de la India, la Cámara de Comercio de Ámsterdam hizo ocupar el cabo de Buena Esperanza. La lucha entre las dos repúblicas marítimas se anunciaba como inevitable"[13].

Debe recordarse que la posición de las Provincias Unidas resultaba desventajosa respecto a Inglaterra, puesto que para salir al mar abierto sus naves debían navegar por aguas británicas o cercanas a estas islas. Esto obligaba a emplear fuertes contingentes navales para proteger a las flotas mercantes, los cuales, a su vez, retenían mucha de la independencia de sus provincias originales. Por otro lado, si bien tenían magníficos marinos (entre ellos los Tromp y Michael de Ruyter)[14], no existía una verdadera marina de guerra, produciéndose escandalosos actos de indisciplina que contrastaban con casos de verdadero heroísmo colectivo. Tenían una enorme cantidad de buques, más que los británicos, pero a la vez las condiciones de su mar obligaban a que éstos fuesen de calado limitado y con fondos planos, siendo por ende de menor porte.

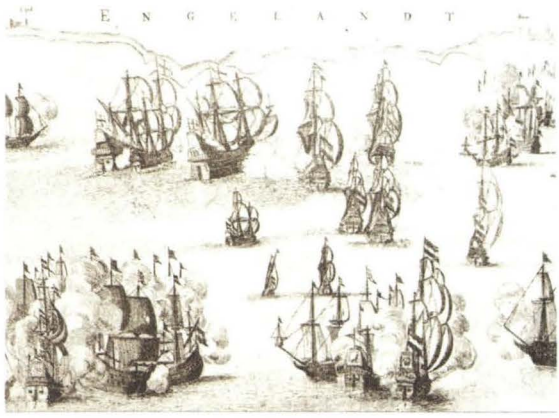
Por otro lado, debe tomarse en consideración la política francesa. Orquestada por el cardenal Richelieu, estaba orientada a consolidar la unión interior de Francia tras las luchas religiosas de fines del siglo anterior y a fortalecer la autoridad absoluta del rey Luis XIV. Tales designios estaban en oposición a los de la poderosa Casa de Austria, que tenía bajo su

11 Keith Feiling, *A History of England. From the Coming of the English to 1918* (Londres, Macmillan, 1966), pp. 499-500. Edmunson, "Gobiernos de Juan de Witt y de Guillermo de Orange"..., pp. 263-264.
12 George Edmunson, *History of Holland* (Cambridge, The University Press, 1922), cap. XIV.
13 Jacques Pirenne, *Historia Universal* (Barcelona, Océano, 1982), t. IV, pp. 1250-51.
14 Hubert Granier, *L'amiral de Ruyter au combat (1607-1676). Le Zélandais qui fit trembler l'Anglaterre* (París, Económica, 1992).

control o influencia a importantes zonas de Europa central. Esto llevó a Francia a establecer una alianza temporal con los estados alemanes y las Provincias Unidas protestantes, procurando anexarse las posesiones españolas en Flandes -actual Bélgica-. Asimismo, la política francesa buscó crear un gran poder naval, que no sólo aumentase la riqueza del reino sino que pudiese hacer frente a su vieja rival: Inglaterra[15]. A la muerte de Richelieu (1642) Luis XIV asumió el control total del gobierno, convirtiendo a Francia en la mayor potencia terrestre europea. Se hizo de varias posesiones, compró Dunkerque a los ingleses y obligó a los holandeses a devolver a los portugueses la parte del Brasil que ocupaban (1654), lo que no evitó que Portugal estrechara sus vínculos con Inglaterra. Luis XIV nombró ministro de Marina a Jean-Baptiste Colbert, quien inició un importante programa de construcción naval con técnicos de Malta, Barcelona, Holanda e incluso Inglaterra.

I Guerra (1652-1654)

A fines de 1651, tras fracasar en su intento por conseguir que Londres anulara la primera Acta de Navegación, las Provincias Unidas comprendieron que sus intereses habían entrado en rumbo de colisión con los de Inglaterra y que lo mejor era prepararse para un nuevo conflicto. Con esta idea en mente, aprobaron fondos adicionales para triplicar su flota (compuesta por setenta y cinco navíos) y enviaron al mar a Martin Tromp con un escuadrón de cincuenta buques para proteger sus líneas de comunicaciones. El 29 de mayo de 1652[16] dicho escuadrón se encontró frente a Dover con una fuerza inglesa al mando de Robert Blake, quien le exigió el saludo a su bandera, como reconocimiento a la reclamada soberanía inglesa sobre el estrecho. Al parecer, Tromp dispuso que sus naves llevaran a cabo dicho saludo, pero Blake entró en batalla antes que dicha orden se pudiera ejecutar. Lo cierto es que ambas fuerzas se enfrentaron durante varias horas, hasta



La primera guerra anglo-holandesa mostró el poderio creciente holandes que finalmente declinó en favor de Gran Bretaña en el siglo XVIII.

que al caer la noche Tromp logró romper el contacto, habiendo perdido dos de sus naves en la acción.

Al conocer estos hechos, los Estados Generales intentaron detener el conflicto

15 Alfred T. Mahan, *La influencia del Poder Naval en la Historia. 1660-1783* (El Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, 1901), p. 114.

16 Las fechas varían según el calendario utilizado, juliano o gregoriano.

y enviaron a Adrien Pauw a Londres para tratar de establecer las responsabilidades del enfrentamiento. Si bien Cromwell también quería una solución pacífica, la presión popular en ambas partes era muy fuerte por la guerra, la que finalmente fue declarada en julio del mismo año.

Quienes tenían más que perder con este conflicto eran las Provincias Unidas, cuya excesiva dependencia del mar lo hacía vulnerable a ver afectadas la base de su economía. Los ingleses, en cambio, tenían poco comercio ultramarino y, como señala la frase que se le atribuye a Monck, "¿Qué importa que sea un motivo u otro? Lo que necesitamos, por encima de todo, es el comercio que tienen ahora los holandeses"[17].

Poco después de declarada la guerra, las fuerzas inglesas incursionaron en el Báltico y en el Mar del Norte, atacando tanto al comercio como a la flota pesquera enemiga, dejando una pequeña fuerza para cuidar la boca del Támesis. Martin Tromp, al frente de un centenar de naves, no pudo evitar la pérdida de la flota pesquera ni la captura de un convoy holandés cerca de Calais, debiendo retornar a puerto luego de varias semanas en el mar y tras soportar fuertes tormentas en la zona del Canal Inglés. Mientras Tromp se dirigía a puerto, un escuadrón de veintiséis buques al mando de Michael de Ruyter ponía proa al Canal Inglés escoltando a un grupo de naves mercantes, debiendo esperar a otro que retornaba de Asia. En cumplimiento de esa tarea, el 16 de agosto De Ruyter batió a cuarenta naves inglesas, al mando de George Ayscue, obligándolos a buscar refugio en Plymouth[18].

Acusado de ser monárquico, Tromp fue destituido del mando de la flota y reemplazado por Cornelius de Witt, quien el 8 de octubre atacó a las fuerzas inglesas que al mando de Blake se encontraban en Kentish Knock, protegiendo la boca del Támesis. La victoria favoreció a Blake, generando en el Consejo de Estado inglés la sensación de que no volvería a haber enfrentamientos hasta después del invierno. Esto los motivó a despachar una fuerza al Mediterráneo para disputar el control de esas aguas a una flota holandesa al mando de Jan van Galen.

A consecuencia de la batalla de Kentish Knock, Martin Tromp reasumió el mando de la flota, volviendo a hacerse a la mar con ochenta naves para enfrentar a los ingleses. El 10 de diciembre batió a las treinta y cinco naves que al mando de Blake se encontraban en Dungeness, logrando cortar el abastecimiento de carbón a Londres y causar grandes pérdidas al comercio inglés. Actuando con prontitud, los ingleses lograron organizar una nueva flota, la misma que al mando de Blake se enfrentó a Tromp el 25 de ese mes frente a Portland, iniciándose la llamada Batalla de los Tres Días. Tromp logró proteger a los ciento cincuenta mercantes que estaba escoltando, perdiendo en ese esfuerzo a varios de sus buques. En esta ocasión, ambas fuerzas se habían organizado en divisiones.

17 Mahan, *La influencia del Poder Naval...*, p. 132.
18 Edmunson, *History of Holland...*, cap. XIV.

Los resultados de esta batalla, así como las pérdidas económicas de ambas partes, el cierre del Báltico a los ingleses por parte de Dinamarca y la destrucción de la escuadra inglesa que estaba operando en el Mediterráneo, llevaron a que tanto Cromwell como Jan de Witt, el nuevo gran pensionario, buscaran poner fin a la lucha. Sin embargo, debieron enfrentar una fuerte oposición interna, incluso luego que Cromwell disolviera el Parlamento y asumiera el protectorado, el 30 de abril de 1653.

En estas circunstancias el 12 de junio se produjo un nuevo enfrentamiento entre Tromp y Monck, cerca a Gabbard (boca del Támesis) y Dover. El primero atacó con ochenta buques a los cien buques de Monck, y en el segundo día de combate éste fue reforzado por dieciocho buques al mando de Blake. Los ingleses presentaron una formación en línea de batalla y lograron derrotar a Tromp, bloqueando luego los principales puertos holandeses. Las Provincias Unidas pidieron la paz, pero las exigencias de Cromwell resultaron inaceptables, pues incluían su anexión por parte de Inglaterra (los planes de Cromwell habían incluido inicialmente la unión de ambos estados)[19].

En un desesperado intento por levantar el bloqueo, el 4 de agosto de 1653 Tromp y De Witt, al frente de ciento dieciséis buques, atacaron al centenar de naves de Monck que bloqueaban Scheveningen. Si bien Tromp falleció en la lucha y la fuerza holandesa fue rechazada, con la pérdida de treinta de sus naves, los daños que lograron infringir a los buques ingleses llevaron a que Monck levantara el bloqueo. Durante el combate se presentaron algunos casos de indisciplina entre los capitanes holandeses, varios de los cuales llegaron a desertar de la línea.

Los resultados de este combate llevaron a Jan de Witt, gran pensionario de Holanda, a convencerse de la necesidad de poner fin a la guerra. Similar convicción fue sentida por Cromwell, pues era conciente que insistir en la anexión de Holanda podía fomentar la restauración de la Casa de Orange en las Provincias Unidas, situación que acarrearía un mayor apoyo a la causa de los Estuardo en Inglaterra. Entre los veinticinco puntos del acuerdo de paz que propusieron los ingleses se incluyó la prohibición de que el Príncipe de Orange ejerciera algún cargo público, tema que resultaba inaceptable para las Provincias Unidas, por lo que las negociaciones estuvieron a punto de fracasar. Finalmente, Cromwell no insistió en el tema de la anexión holandesa a Inglaterra, pero planteó que el tema del Príncipe de Orange fuese aceptado secretamente por la provincia de Holanda. De esa manera ambas partes pudieron firmar la llamada paz de Westminster, que fue aprobada por los Estados Generales el 22 de abril de 1654.

De acuerdo a los términos de dicha paz, las Provincias Unidas debían pagar una cantidad anual por el derecho de pesca en las costas británicas, limitar su número de naves, reconocer la soberanía

19 Pirenne, *Historia Universal...*, p. 1252.

inglesa sobre el estrecho que separa Dover y Calais, no presionar por la abolición del Acta de Navegación y aceptar el arbitraje en las Indias. Asimismo, las dos partes se comprometían a no apoyar a los Estuardo ni a los Orange en sus pretensiones monárquicas, obligándose Holanda a expulsar al príncipe heredero inglés, el futuro rey Carlos II. Poco después Inglaterra suscribió tratados con Dinamarca y Suecia, obteniendo acceso al Báltico con los mismos derechos que los holandeses y, mediante otro tratado con Portugal, obtuvo prioridad para sus buques sobre los holandeses, sustrayéndolos, además, de la competencia de la Inquisición.

La guerra había durado veintidós meses, en los que se produjeron siete batallas navales en las que cada bando empleó entre setenta y ciento veinte buques, cantidad enorme si se considera que en Trafalgar tomaron parte veintisiete buques británicos y treinta y tres aliados. En el curso de estos enfrentamientos surgió la línea de batalla, táctica naval que perduraría durante todo el periodo de la vela.

Los ingleses lograron alcanzar su objetivo político, logrando arrebatar la primacía del comercio a los holandeses. En buena medida su triunfo obedecía a tres claras ventajas: a) una posición favorable, pues controlaban las aguas por donde transitaba el comercio de las Provincias Unidas; b) un mando unificado para su armada, a través del Consejo de Estado, mientras que las Provincias Unidas actuaban sobre la base de la esporádica cooperación de cinco almirantazgos provinciales; y c) su disposición a invertir sumas considerables de dinero, en parte provenientes de lo capturado a los realistas, mientras que las Provincias Unidas debían invertir lo proveniente de su comercio y de su pesquería[20]. No obstante lo señalado, el triunfo inglés fue efímero, pues las Provincias Unidas lograron recuperarse rápidamente y retomar el liderazgo marítimo.

Estas últimas ingresaron a la guerra con una sensible falta de preparación para el combate. Los largos años de lucha por su independencia de España no habían llegado a constituir un reto sustantivo para innovar las organizaciones navales ni sus tácticas, pero al enfrentar a Inglaterra se vieron forzados a hacerlo. Esas lecciones operacionales serían aplicadas con éxito en los años siguientes para derrotar a los franceses (1657) y frenar a los suecos en el Báltico (1658).

II Guerra (marzo 1665-1667)

Si bien la derrota ante Inglaterra las había afectado, las Provincias Unidas lograron reponerse rápidamente y en poco tiempo Ámsterdam se convirtió en la capital comercial, industrial y financiera de Europa. Como parte de ese proceso la tasa de interés media se ubicó entre el 4 y el 3%, dos puntos por debajo de la imperante en Francia, alentando una suerte de guerra industrial entre ambos países que eventualmente los llevaría a enfrentarse militarmente. La recuperación de

20 "Dutch Wars", en *Encyclopaedia Britanica* (Londres, Encyclopaedia Britanica, 1951).

las Provincias Unidas también se vio reflejada en su interés por volver a tener un papel protagónico en el Báltico, donde Suecia había aprovechado para expandirse, enviando una flota que al mando de De Ruyter levantó el asedio de Copenhague y capturó Nyborg el 24 de noviembre de 1659.

Por su parte, habiendo sido restablecida la monarquía en Inglaterra en 1662, el nuevo rey, Carlos II, puso en marcha una política crecientemente absolutista y de expansión colonial que generó fricciones con los holandeses en la India y con los españoles en las Antillas.



La segunda guerra anglo-holandesa consolidó la economía y comercio holandés en el mundo

Durante la guerra de 1652-1654 los portugueses habían intentado expulsar a los holandeses de Brasil, motivando que en 1657 las Provincias Unidas le declarasen la guerra a Portugal, arrebatándole Ceilán y otras posesiones.

La paz de 1654 no había hecho que cesara la lucha entre las compañías de comercio, que seguían enfrentándose en aguas lejanas, donde lentamente las compañías holandesas habían logrado recuperar su predominio e imponer condiciones a los gobernantes locales en la India y en el sudeste asiático que en la práctica cerraban esos mercados a las compañías inglesas. Ante esta situación, los accionistas de estas últimas compañías, entre los cuales se encontraban varios prominentes miembros de la nobleza inglesa, presionaron a Carlos II para romper hostilidades nuevamente con las Provincias Unidas. En la India los holandeses habían eliminado todas las factorías portuguesas, excepto Goa; mientras que en América los colonos de Nueva Inglaterra lograron que finalmente, en 1664, se expulsara a los holandeses de Nueva Ámsterdam, rebautizando la zona como Nueva York. En la costa africana también se presentaban una serie de incidentes, pues tanto las factorías inglesas como holandesas buscaban controlar el tráfico de esclavos, involucrando en esa lucha a los jefes de las tribus locales. En dicho contexto, los holandeses fueron expulsados de varios puntos en África, pero a finales de 1664 una flota al mando de De Ruyter retomó los puestos perdidos

y luego cruzó el Atlántico para atacar Nueva York[21]. La guerra había empezado de esa manera y su declaratoria, llevada a cabo el 14 de marzo de 1665, no fue más que una formalidad.

La cancillería inglesa buscó el apoyo de otras potencias pero sólo el Obispo de Münster respaldó su causa e invadió las Provincias Unidas en agosto de 1665. Por su parte, las Provincias Unidas tuvieron más éxito en su búsqueda de aliados. En virtud a un acuerdo suscrito en 1662, Francia se vio obligada a enviar tropas que hicieron retroceder a las del Obispo de Münster, y a declarar la guerra a Inglaterra. Asimismo, Suecia se unió a la causa de las Provincias Unidas (febrero de 1666), al igual que el Elector de Brandenburgo. De esa manera, luego que el Obispo de Münster se viese obligado a suscribir la paz con las Provincias Unidas, Inglaterra se quedó sola en esta nueva guerra.

El alistamiento de la flota inglesa había decaído de manera sensible desde el final de la guerra anterior. Muchos de sus generales de mar habían dejado el servicio o fueron reemplazados por miembros de la nobleza, que con la restauración monárquica recuperó su posición de privilegio. A ello se sumaron otros dos factores que dificultaron las operaciones inglesas de diversa manera: la gran plaga de cólera y el gran incendio de Londres. La primera se desató en mayo de 1665 y causó la muerte de un gran número de londinenses (75.000 a 100.000 personas, casi un quinto de la población), mientras que el segundo tuvo lugar en setiembre de ese mismo año y destruyó trece mil casas y edificios (75% de la ciudad). Todo ello afectó la economía inglesa, y si bien las levas forzadas lograron mantener operativa a su flota, numerosos marineros optaron por servir en las naves de las Provincias Unidas por el mejor pago que ofrecían. Finalmente, la simpatía de muchos puritanos ingleses con los holandeses planteaba un problema adicional a la defensa inglesa.

En esta guerra se produjeron tres grandes enfrentamientos, el primero de los cuales tuvo lugar el 13 de junio de 1665, en Lowestoft, frente a Norfolk. Luego de haber incursionado en las costas holandesas (23 de abril al 7 de mayo), el Duque de York (hermano de Carlos II y su sucesor como Jacobo II) retornó a Inglaterra con un centenar de buques. Tras él fue el almirante Jacob van Wassenaer, conde de Obdam, quien había asumido el mando de las fuerzas navales de las Provincias Unidas en ausencia de De Ruyter, con similar número de buques (4.869 cañones 23.200 hombres). En el enfrentamiento ambas flotas formaron en línea de frente y entablaron prolongados duelos artilleros[22]. Al tercer cruce, algunos capitanes del centro holandés se retiraron de la formación, lo que fue aprovechado por los ingleses para cortar la línea enemiga y atacar por separado a las fuerzas de vanguardia y reta-

21 Feiling, *A History of England*..., pp. 545-546.

22 Esta táctica de combate, conocida como la línea de batalla, había sido formalizada por el Duque de York en sus instrucciones de batalla, manteniendo su vigencia por más de un siglo.

guardia. Los holandeses perdieron diecinueve buques y unos siete mil hombres, entre ellos Wassenaer; y varios capitanes fueron condenados a muerte por falta de valor frente al enemigo. La derrota holandesa pudo haber sido mucho más costosa en naves y vidas, pero Cornelius Tromp logró cubrir la retirada del grueso de la flota mediante diversas maniobras de contención.

Ese mismo año los ingleses volvieron a incursionar en el Báltico, enviando una flota al mando de Edward Montagu, conde de Sándwich. Su intento de capturar un convoy holandés en el puerto noruego de Bergen se frustró por el oportuno arribo de De Ruyter, proveniente de Terranova; pero cuando dicho convoy se hizo a la mar y fue dispersado junto con su escolta por una tormenta, Montagu pudo capturar varias naves. Pese a ello, las Provincias Unidas mantuvieron abiertas sus líneas de comunicaciones marítimas en ese mar, pudiendo así aprovisionarse tanto de hierro como de madera, tan necesarios para su esfuerzo militar.

Si bien en el Caribe los ingleses habían perdido algunas posesiones en manos francesas y Surinam en manos de los holandeses, el mayor peligro para Inglaterra era que las flotas de Francia y las Provincias Unidas actuaran juntas contra la suya. Al conocerse que ambas fuerzas planeaban reunirse en Dunkerque, Monck decidió atacar a la flota holandesa, despachando al príncipe Rupert con veinticuatro naves al sur del Canal para contener a la flota francesa. Monck estaba cometiendo un serio error estratégico, pues tanto su fuerza principal, formada por cincuenta y seis naves, como la fuerza de contención, eran más débiles que las flotas que debían enfrentar. En esas condiciones el 11 de junio de 1666 se inició la Batalla de los Cuatro Días.

Dos fragatas inglesas descubrieron a la flota holandesa fondeada cerca a Dunkerque, llevando a Monck a lanzar un sorpresivo ataque contra la retaguardia enemiga, al mando de Tromp, mientras despachaba una fragata para avisar a Rupert que se le uniera. Al verse atacados, los holandeses picaron cables y la división de Tromp pudo refugiarse en los bajos costeros, pasando Monck a atacar a De Ruyter en el centro, navegando ambas formaciones al rumbo Oeste Noroeste. El combate duró hasta caer la noche, habiendo perdido los ingleses varias naves. Al amanecer del 12 Monck volvió a lanzarse contra la formación holandesa, pero De Ruyter logró cortarle la línea y ganar el viento. En esa posición ordenó un ataque general contra la fuerza inglesa, pero Tromp no se percató de la señal y su división se adelantó y pronto se vio rodeada por las naves inglesas. Pese a que otros dos almirantes holandeses tampoco vieron su señal, De Ruyter pudo rescatar a Tromp y reorganizar su fuerza, trabándose una feroz lucha en la que cortó otras dos veces la formación inglesa. A mitad de la tarde, cuando a los ingleses sólo le quedaban veintinueve naves en condiciones de sostener el combate, se avistó una cuarta división holandesa aproximándose desde el Este. Ante esto, habiendo perdido varias naves y causado también fuertes averías a sus enemigos, Monck rompió contacto y

buscó el abrigo de las costas británicas. Al tercer día los holandeses se lanzaron contra Monck entablándose nuevamente una feroz lucha, pero en la tarde finalmente se avistó a unos veinte buques de la división de Rupert, lo que puso a los holandeses en serios aprietos, pese a lo cual lograron mantener el viento a su favor. Al amanecer del cuarto día ambas fuerzas volvieron a enfrentarse contando los ingleses con sesenta y cinco naves y los holandeses con sesenta y ocho. Maniobrando hábilmente, estos últimos forzaron a la división del príncipe Rupert a abandonar la lucha, lanzándose luego en persecución de la división de Monck, que finalmente pudo escapar en medio de una cerrada niebla. En esta batalla los ingleses perdieron diecisiete naves y unos cinco mil hombres, además de unos tres mil más que fueron tomados prisioneros. Los holandeses perdieron tres vicealmirantes, dos mil hombres y cuatro buques, pero ganaron el control de la boca del Támesis, pudiendo amenazar no sólo el comercio inglés sino planear un ataque anfibio contra el astillero de Chatam, donde la flota inglesa se reparaba.

Con ese propósito, a mediados de julio de 1666, De Ruyter se dirigió a la boca del Támesis con ochenta y ocho naves, encontrándose el día 25 cerca a North Foreland con ochenta y nueve naves inglesas al mando del príncipe Rupert. De inmediato inició su persecución, pero un cambio en la dirección del viento lo obligó a dirigirse hacia el Este, donde su vanguardia cayó en una zona de baja presión quedando prácticamente inmovilizada y sometida a un fuerte castigo por la flota inglesa. De Ruyter con el centro de su formación logró contener dicho ataque, mientras que Tromp con la división de retaguardia cortó la línea inglesa y separó a su retaguardia, con la que entabló un reñido combate que la forzó a huir hacia el Oeste. Al amanecer Tromp se encontró separado de la flota holandesa, debiendo enfrentar a los buques que había perseguido el día anterior y a la flota británica que le cortaba el paso por el Este. Con gran habilidad logró evadir esa trampa y finalmente arribó al continente, mientras que De Ruyter y el resto de la flota holandesa debieron soportar un feroz castigo durante buena parte del día, hasta que finalmente comenzó a soplar un viento del oeste que les permitió volver a adoptar una formación de batalla y romper el contacto. Si bien los holandeses perdieron sólo dos naves, sufrieron unas cinco mil bajas entre sus tripulantes, viéndose forzados a abandonar sus intenciones de bloquear el Támesis y el estrecho que separa Dover y Calais. Por su parte, los ingleses también sufrieron importantes pérdidas, lo que unido a las dificultades económicas de la corona, vinculadas a la gran plaga y luego al gran incendio, impidieron que sacaran mayor provecho de su triunfo.

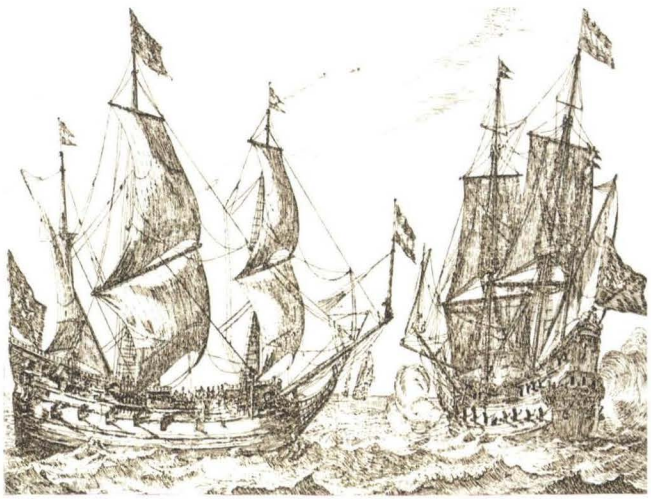
Lo único que pudieron hacer en las semanas siguientes fue una incursión al estuario del Vlie, destruyendo más de ciento sesenta buques mercantes holandeses mediante un ataque con brulotes incendiarios el 9 de agosto de 1666. El resto del año la flota inglesa permaneció prácticamente inactiva, mientras que su cancillería buscaba obtener el apoyo francés para poner fin a la guerra en condiciones ventajosas.

En marzo de 1667 se iniciaron conversaciones de paz en Breda, pero éstas fueron dilatadas por los representantes del rey Carlos con la esperanza de mejorar su situación. Ante esta situación Jan de Witt, gran pensionario de las Provincias Unidas, consideró necesario ejecutar el plan de ataque a Chatam que había intentado llevar a cabo después de la Batalla de los Cuatro Días, despachando a De Ruyter con sesenta naves para penetrar por el Támesis y luego el Medway, y atacar el referido astillero. El 6 de junio de 1667 los holandeses llegaron a la boca del Támesis y, luego de seis días de un lento avance por ese río y el Medway, atacaron y prendieron fuego el astillero de Chatam, incendiando trece buques, capturando el buque insignia inglés, el Royal Charles, y a otras naves, y forzando a Monck a hundir a una treintena de sus propias naves. Al día siguiente la fuerza holandesa se replegó a la boca del Támesis, habiendo no sólo causado la mayor derrota que jamás ha sufrido la marina inglesa en toda su historia, sino un gran pánico en Londres que llevó finalmente a la firma de la paz el 31 de julio de 1667.

Se aplicó el principio del Utti Possidetis con fecha 10 de mayo de 1667. Francia retornó las islas capturadas en el Caribe, Inglaterra se quedó con Nueva York y otras posesiones americanas, las Provincias Unidas retuvieron sus posesiones en África y se quedaron con Surinam. La soberanía inglesa se vio reducida al Canal y las Provincias Unidas adquirieron el derecho de reexportar los productos de las ciudades alemanas y belgas. Las condiciones eran duras para Inglaterra, produciendo la caída de su gobierno.

La III Guerra (1672-1674)

Atendiendo a las presiones de las compañías de navegación inglesas, el rey Carlos II perseveró en su propósito de desplazar a las Provincias Unidas como la primera potencia marítima. Las dos guerras precedentes habían sido sumamente costosas para Inglaterra y no le habían permitido alcanzar ese objetivo. El poder naval inglés no había sido suficiente para ello, por lo que debía encontrar otros mecanismos que lo complementaran, y Francia estaba dispuesta a brindárselos. En efecto, en 1667 las tropas francesas habían invadido los



En la tercera guerra anglo-holandesa Gran Bretaña tuvo que aliarse con Francia para derrotar a Holanda.

Países Bajos españoles, y al año siguiente hicieron lo mismo con el Franco Condado. Las Provincias Unidas, regidas entonces por Jan de Witt, reelecto como gran pensionario de Holanda por cuarta vez consecutiva, se sintieron amenazadas por la política expansiva de Luis XIV y buscaron frenarlo tejiendo una amplia red de alianzas, que incluyó a sus antiguos enemigos: ingleses y suecos. La intención francesa era reabrir el puerto de Amberes para liberarse así del control holandés de su comercio exterior (la mayor parte del cual se reexportaba por puertos holandeses o en naves holandesas desde puertos franceses). De esa manera, los intereses tanto de Carlos II como de Luis XIV coincidían, destruir a las Provincias Unidas como una potencia marítima. Los planes de ambos monarcas incluían un ataque francés desde el Este, para lo cual logró el apoyo de algunos principados alemanes, y un ataque naval combinado anglo-francés que permitiera abrir a la vez un segundo frente en el Oeste.

La eficiente red de espías con la que contaban las Provincias Unidas le permitió a De Witt conocer las intenciones de sus enemigos, por lo que en febrero de 1672 se planificó llevar a cabo un ataque preventivo a la flota inglesa. Se llegó a reunir setenta y cinco navíos de línea, pero los usuales problemas de coordinación entre las provincias evitaron que dicha acción se llevara a cabo. Por su parte, los ingleses también pensaron en golpear a los holandeses antes de que se declarase formalmente la guerra, atacando el 12 de marzo a un convoy holandés en el Canal Inglés, siendo rechazados por la fuerza de cobertura. Pocos días después un ejército de ciento treinta mil franceses se puso en marcha por el Rin para atacar a las Provincias Unidas, y el 6 de abril Carlos II se unió a Luis XIV en su lucha contra éstas.

El planteamiento de las Provincias Unidas difirió de las dos guerras previas, pues esta vez se encontraban no sólo en clara desventaja numérica sino que también estaban amenazadas desde tierra, siendo así que sus recursos deberían aplicarse a atender ambos frentes. Por ello, plantearon una estrategia marítima defensiva-ofensiva, sacando provecho de sus peligrosas costas para proteger a sus fuerzas y hacerlas atacar en el momento más oportuno. El pequeño ejército de las Provincias Unidas, puesto al mando de Guillermo III de Orange en febrero de 1672, tendría bajo su responsabilidad la difícil tarea de defender las villas y ciudades de las siete provincias.

Los ingleses, por su parte, comprendían que tenían una magnífica oportunidad para golpear a sus principales rivales marítimos de modo que dejaran de constituir una amenaza a sus intereses. Debían hostilizarlos agresivamente, contribuyendo así al esfuerzo principal de la guerra que estaría cargo de las fuerzas terrestres. Sin embargo, la marina inglesa había perdido a su principal almirante, George Monck, siendo sustituido en el mando de la flota por el Duque de York y el príncipe Rupert; además, varios de los experimentados jefes navales que habían participado en las dos guerras previas habían sido reemplazados por jóvenes de la nobleza.

Por otro lado, la eficiencia de la flota inglesa también se vio afectada por los menores fondos que le fueron asignados por el Parlamento.

Mientras las fuerzas francesas avanzaban por el bajo Rin, el 7 de junio de 1672 De Ruyter atacó a la flota anglofrancesa que al mando del Duque de York se encontraba fondeada en Southwold o Solebay, a ochenta millas al norte del Támesis. La maniobra de De Ruyter le permitió colocarse entre los ingleses y los franceses, atacando a los primeros y conteniendo a los segundos. El combate fue favorable a los holandeses, lo que debilitó sensiblemente la capacidad de apoyo de las flotas aliadas a las operaciones terrestres.

Menos de una semana más tarde, las tropas francesas penetraron en la provincia de Overijssel, avanzando luego sobre Drenthe y Gelderland. Considerando que la situación era muy peligrosa para la supervivencia de la república, el 14 de junio de 1672 los Estados Generales acordaron iniciar negociaciones de paz. Si bien consideraba que dichas negociaciones no llegarían a buen término, Jan De Witt contaba con que servirían para generar divisiones entre franceses e ingleses. No le faltó razón, pues tanto Carlos II como Luis XIV se detestaban mutuamente, y lo único que los había unido era su deseo de humillar a las Provincias Unidas.

Mientras esas negociaciones tuvieron lugar, la provincia de Holanda fue inundada para detener el avance francés, al menos hasta el invierno. Los ánimos en Ámsterdam estaban crecientemente caldeados y muchos de sus ciudadanos se encontraban descontentos por la forma como el partido republicano, liderado por los hermanos Jan y Cornelio de Witt, habían conducido las cosas públicas. De ello tomaron ventaja los partidarios de la casa de Orange y pronto estalló una revolución que llevó a Guillermo III de Orange a liderar los destinos de las Provincias Unidas. Nombrado estatúder de Holanda el 4 de julio y de Zeelandia el día 16, Guillermo III no pudo evitar que los hermanos De Witt y otros jefes del partido republicano fuesen asesinados por una turba. Contribuyeron a exacerbar los ánimos las exageradas condiciones exigidas por los franceses, que obviamente fueron rechazadas.

Los franceses no pudieron hacer mayores progresos durante el resto del año ni en los primeros meses de 1673, por lo que el esfuerzo principal se concentró en el teatro marítimo, donde la flota anglofrancesa debía bloquear las provincias marítimas y, de ser posible, desembarcar una fuerza expedicionaria. Ese objetivo estratégico sería frustrado por De Ruyter a través de tres enfrentamientos, los dos primeros frente a Schöneveldt, el 7 y el 14 de junio, y un tercero en Texel, el 21 de agosto. En los tres casos la iniciativa estuvo en manos del almirante holandés, quien tras llevar a cabo ataques sorpresivos sobre las fuerzas inglesas logró retirarse con éxito a la protección de sus costas. El Príncipe Rupert, al mando de la flota combinada, no estuvo a la altura de su rival, sufriendo la pérdida de varias naves a pesar de contar con una fuerza superior en número. Estos resultados, unidos a la pérdida de Nueva York, Santa Helena y otras

posesiones[23], así como más de quinientos cincuenta buques mercantes capturados por corsarios de las Provincias Unidas, llevaron al Parlamento inglés a demandar a su soberano llegar a un acuerdo de paz. Carlos II, que tampoco deseaba que Francia ocupara los Países Bajos españoles, entabló negociaciones convencido de que Luis XIV perseveraría en su lucha contra las Provincias Unidas, agotándolas económicamente, lo que a su vez le permitiría a Inglaterra apoderarse de la mayor parte del tráfico marítimo. De esa manera, el 9 de febrero de 1674 Inglaterra y las Provincias Unidas suscribieron el Tratado de Westminster, dando fin a su tercera guerra en menos de un cuarto de siglo. En dicho acuerdo, las Provincias Unidas reconocían la supremacía de la bandera inglesa desde cabo Finisterre, en España, hasta Noruega.

Mientras tanto, en agosto de 1673 Guillermo de Orange había logrado formar una alianza con España, Lorena y el emperador del Sacro Imperio, tomando la iniciativa en la campaña terrestre. Ante esto, las tropas francesas se vieron obligadas a desalojar las provincias ocupadas y a sostener una larga lucha que sólo concluyó en 1677. Tal como había previsto Carlos II, esta prolongada guerra debilitó de manera sensible la economía de las Provincias Unidas, que si bien mantuvieron una posición importante en el comercio europeo hasta principios del siglo XVIII, ya no fueron una amenaza a los intereses ingleses, que se beneficiaron de esta situación.

Conclusiones

La búsqueda del control del comercio europeo llevó a una pujante Inglaterra a enfrentarse a las Provincias Unidas en tres prolongadas guerras, que concluyeron con la destrucción del control casi absoluto que estos últimos ejercían sobre el transporte marítimo. Para ambos era de interés vital dicho control, y es por ello que sus respectivos líderes políticos y navales, así como sus respectivos pueblos, estuvieron dispuestos a luchar de una manera tan enconada y perseverante.

Si bien el complejo sistema político imperante en las Provincias Unidas atentó muchas veces contra la efectividad de sus decisiones militares, tal como la democracia ateniense lo hiciera durante la Guerra del Peloponeso, contribuyó a darle un sólido respaldo al esfuerzo que demandaron las referidas guerras. En el caso inglés, primero con el gobierno del Commonwealth y luego con la restablecida monarquía, la población también se mantuvo cohesionada en torno a la búsqueda de la primacía marítima.

Ambos contendientes pugnaron de manera pertinaz por obtener el control del mar, empeñándose en sucesivos enfrentamientos, muy pocos de los cuales pueden ser considerados batallas decisivas. Esta

23 Pritchard, James, "The Franco-Dutch War in the West Indies, 1672-1678: An Early 'Lesson' in Imperial Defense", William M. McBride, editor, *New Interpretations in Naval History* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998), pp. 3-22.

curiosa situación llevó a que dicho control se encontrase en una permanente y muy agresiva disputa, lo que unido a la intervención francesa terminó por dañar de manera sensible la economía de las Provincias Unidas, demasiado dependiente del comercio marítimo. Esta forma de conducir la guerra, que bien podría llamarse de desgaste, resultaría difícil de ser aplicada hoy en día, pero aun así deja en claro que la decisión final de este tipo de esfuerzos militares se alcanza finalmente cuando se ejerce una presión que llega a ser inaceptable para la población, afectando su voluntad de lucha. Y esto, por lo general, se alcanza con fuerzas terrestres. Así lo comprendieron ambos contendientes, surgiendo en ese contexto tropas especializadas para conducir operaciones anfibias.

Estas tres guerras marcaron, asimismo, el nacimiento de la táctica naval que habría de imperar durante el resto del periodo de la vela, la que si bien tenía algunas ventajas en cuanto a la acumulación de poder de fuego, recortaba en exceso la deseable libertad de acción que se debe otorgar a los mandos subordinados.

De una manera u otra, esta disputa por controlar el comercio marítimo se replicaría en menor escala en el Pacífico Sudamericano entre el Callao y Valparaíso, a partir de 1810, dando origen a varios conflictos, entre ellos la Reconquista de Chile, y las guerras de la Confederación y del Pacífico.

Hacia una alianza político-militar sudamericana que busque la integración

Contralmirante (r)
Jorge Luis P. Díaz Nieri

A. Introducción

1° Este trabajo fue presentado por mí ante el Centro Hemisférico de Estudios de Defensa – CHDS de la Universidad Nacional de Defensa de EE.UU. y seleccionado para participar en el "Seminario Avanzado de Políticas de Seguridad y Defensa: Retos Tradicionales y Emergentes en el Sector Defensa" desarrollado en Atlanta – EE.UU. del 21 al 24 Abril del 2008 con participación de más de 80 personas representantes de los países sudamericanos.

2° Se basa en conceptos interiorizados durante el curso avanzado seguido en el CHDS sobre "Operaciones Internacionales y de Estabilidad – StabOps, 2007" y en la consideración hallada por el autor dentro del marco de un posible acuerdo o alianza regional político – militar de América del Sur que facilite su integración política, económica y militar.

3° Encuentro los siguientes aspectos específicos relativos a áreas del sector Defensa donde esta propuesta tendría mayor impacto sobre las Fuerzas Armadas de Sudamérica:

a) Planeamiento de Defensa: Función en crisis humanitarias, gobernabilidad y sus misiones; nuevas misiones, planeamientos a largo plazo y presupuestos, flexibilidad versus estabilidad; Fuerzas de Paz, control de áreas geográficas y otras posibilidades para promover la seguridad internacional;
b) Relación democracia - sector defensa y seguridad: Control y supervisión para evaluar las políticas del sector y las propias relaciones sector Defensa – Legislativo;
c) Desafíos a la cooperación internacional como función del Ministerio de Defensa.

4° El marco teórico desde donde se efectúa el análisis es, en primera instan-

cia, mis *papers* presentados durante el desarrollo del curso "StabOps" 2007 sobre las lecturas siguientes:

a) Recursos de Operaciones de Estabilidad y de Reconstrucción: Pasado, Presente y Futuro, Shanon A. Brown (Washington, DC: Dwight D. Eisenhower National Security Series Symposium, March 23, 2006)
b) Frye, Alton. Intervención Humanitaria: Una Doctrina Viable, Washington, DC: Brookings, 2000
c) Proyectos de Desafíos, Desafíos de las Operaciones de Paz: En el Siglo XXI – Conclusión del Informe 1997-2002,
d) "La Responsabilidad de Proteger: Investigación, Bibliografía, Historia (Otawa, Canadá, Centro de Investigación de Desarrollo internacional, 2001).

5° A quien encuentre motivación sobre el tema, le agradeceré presentar sus propios conceptos que puedan reforzar y/o mejorar lo expuesto o simplemente exponer su desacuerdo.

B. Argumentos e Hipótesis de Trabajo:

1° La propuesta se basa en la convergencia de dos conceptos ya históricos:

a. Los países sudamericanos, en genera, en forma individual realizan Operaciones Internacionales y de Estabilidad con impacto en la seguridad internacional, estas operaciones podrían ejecutarse como una decisión conjunta y combinada con un mando unificado dentro del marco de un acuerdo o alianza regional.
b. Una alianza regional como organización puede lograr el fortalecimiento de la integración política, económica y militar de una región.

2° Para desarrollar este argumento, se consideran los siguientes supuestos válidos para el ámbito regional sudamericano:

- Es deseable para los intereses de cada país la integración política, económica y militar.
- Es deseable que sus respectivos sectores de defensa participen como uno de los pilares de esta integración.
- Es deseable encontrar la forma de integrar los sectores defensa bajo un solo comando que podría tener como misión las Operaciones Internacionales y de Estabilidad conjuntas y combinadas como una intervención multilateral con una Política Regional de Defensa.
- El participar en Operaciones Internacionales y de Estabilidad conjuntas y combinadas bajo un comando unificado permanente tienen impacto sobre los problemas críticos en el Planeamiento de Defensa, de la Democracia y el Sector Defensa - Seguridad y de los Desafíos para la Cooperación.
- El comando unificado permanente sería una demostración de confianzas recíprocas que permitirá encontrar objetivos nacionales comunes bajo estas consideraciones.

3° Hipótesis de Trabajo: "*Las Operaciones Internacionales y de Estabilidad con un mando unificado en el marco sudamericano de una alianza político – militar son un mecanismo adicional que facilitaría la integración regional*"

C. Análisis

El análisis se efectúa sobre los tres siguientes aspectos.

I Es necesario partir de un concepto aceptable sobre Alianza Regional, considerando la evolución de la organización político-militar y su influencia en el fortalecimiento de la integración regional, dentro de la realidad sudamericana.

II Se requiere que dentro del concepto de Operaciones Internacionales y de Estabilidad se establezca un marco de referencia para el ámbito sudamericano con relación a la ONU.

III El marco de referencia de aplicación en el ámbito sudamericano sobre intervención humanitaria, debe complementarse considerando los cambios en los conceptos sobre seguridad internacional y sobre el apoyo político a las intervenciones multilaterales que deberían estar presentes en una Política Regional sobre estas Operaciones.

Análisis:

I Es necesario partir de un concepto aceptable sobre Alianza Regional, considerando la evolución de la organización político-militar y su influencia en el fortalecimiento de la integración regional, dentro de la realidad sudamericana.

1° Una alianza regional es un vínculo establecido entre estados que tienen intereses comunes en una determinada área geográfica. Su función tradicional era de orden militar, con el objetivo de garantizar la seguridad de sus países miembros frente a potenciales agresores. Los miembros unidos por un tratado se garantizan asistencia mutua en caso de invasión del territorio de uno de ellos por una potencia extranjera. Este concepto evoluciona al adquirir la relación económica tanta importancia como un vínculo estratégico, la evolución va desde un carácter defensivo en el marco de una estrategia de disuasión regional hasta la integración política y económica de sus miembros.

2° El crear una organización político-militar común entre países se estructura desde la dificultad en guerra para establecer un mando único en combate, por lo que esta estructura requiere que un mando único se establezca en tiempo de paz. Casos:

- Organización del Tratado del Atlántico Norte OTAN, 1949: Alianza político - militar entre diversos países de Europa Occidental y EE.UU., con un Consejo permanente. Es una defensa común con el acercamiento de las respectivas políticas exteriores. Su objetivo es "salvaguardar la paz y la seguridad" en el Atlántico Norte y en adición "desarrollar la estabilidad y el bienestar" en la zona.
- Pacto de Varsovia, 1955: Alianza político - militar con mando unificado, para la defensa recíproca entre países comunistas de Europa Oriental, siendo un instrumento político para asegurar el dominio de la URSS sobre el bloque comunista. Se disuelve el 1 Julio 1991 con la caída de los regímenes comunistas y se rompen los lazos de dependencia mutua.

- Organización de Estados Americanos OEA, 1948; Organización del Tratado del Sureste Asiático SEATO, 1954; Liga Árabe, 1945 y Organización para la Unidad Africana (OUA), 1963; responden al contexto internacional de la Guerra Fría y a la urgente política de países en vías de desarrollo para reforzar la cohesión política en su ámbito regional. El grado de integración es variable, pero, los miembros de estas organizaciones, excepto la OUA, desde 1950 estaban unidos por un pacto de asistencia mutua o defensa común, pese a no contar con fuerzas permanentes. La OUA se basa sólo en un principio unificador: la inviolabilidad de fronteras heredadas del periodo colonial.

3° Su influencia sobre el fortalecimiento de la integración nace con dos tendencias dentro de la cooperación económica como garantía de estabilidad y de seguridad. 1ro Alianzas con el fin de garantizar la seguridad colectiva de sus miembros en busca de la unión económica. 2do Alianzas sobre la base de la cooperación económica, que tienden a la integración política-militar. En el ámbito panamericano, JF Kennedy en 1961, intenta darle un contenido económico al crear la Alianza para el Progreso. Al respecto, en el marco de la OEA no se logra una real cooperación económico – social, pero evoluciona desde múltiples uniones con dimensión restringida: Mercosur, Mercado Común Centroamericano MCCA, Comunidad Andina, Comunidad del Caribe, o más amplias como la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, UNASUR.

II Se requiere que dentro del concepto de Operaciones Internacionales y de Estabilidad se establezca un marco de referencia para el ámbito sudamericano con relación a la ONU.

1° El apoyo político a las intervenciones multilaterales se caracteriza porque un propósito central de política exterior es persuadir a otros estados, amigos o no, a promulgar cambios de conducta consistentes con objetivos comunes de política exterior, en particular, frente a intervenciones multilaterales, donde el Consejo de Seguridad de la ONU, según el capítulo VII de la Carta de NNUU, es el único organismo con capacidad de aplicar acciones coactivas, desde sanciones económicas a medidas militares, en casos establecidos de agresión o violación de la paz.

2° La mayoría de países sudamericanos han realizado o realizan operaciones de paz con diversas motivaciones. Al respecto, tenemos que las Operaciones Internacionales y de Estabilidad:

- Son operaciones de intervención de carácter internacional requeridas para estabilizar o resolver conflictos internos y/o interestatales en estados débiles o fallidos con la finalidad de lograr una paz estable, administrar justicia entre las poblaciones afectadas, institucionalizar la democracia y alcanzar condiciones favorables para el desarrollo socioeconómico sostenido. Las situaciones de crisis que las justifican son desastres con poblaciones damnificadas cuya magnitud supera la capacidad de un estado; genocidio, limpieza étnica y abuso masivo

contra los derechos humanos cometidos por un estado o por las partes en conflicto; el uso de una región como base por organizaciones terroristas o del crimen internacional; acciones de actores internacionales como la ONU u organismos regionales, para facilitar y convalidar soluciones negociadas entre partes en disputa o misiones de resolución de conflictos o de estabilización.

- Su impacto en la seguridad internacional se presenta cuando en situaciones de ausencia de un gobierno institucionalizado (sea estado débil o fallido), un desastre natural de gran magnitud, conflictos interestatales o internos, presencia de organizaciones terroristas o del crimen internacional impactan en un ámbito nacional con vulnerabilidades que afectan a su entorno regional. De no tomarse la decisión de actuar oportunamente y en la exacta medida se corre el riesgo de que una de las situaciones citadas pueda agravarse y se cometan graves injusticias con las poblaciones afectadas, perderse las condiciones democráticas y las mejores condiciones para un desarrollo socioeconómico con implicancias políticas y de carácter operacional, unilateral y multilateral en la región de influencia.

3° La Intervención es una forma de acción de otros estados sobre un estado-objetivo por su conducta exterior o interior (inconductas), con o sin su consentimiento, que desafía el principio de su soberanía. Es un concepto que implica carácter, por el uso fuerte o no de medidas políticas, económicas y militares adoptadas. Su significado se deriva del contexto donde ocurre y del propósito para el que se invoca. Se aplica, legítima o ilegítima, para preservar los intereses vitales de un estado percibido en riesgo. Las acciones se basan en una demanda genuina o con el consentimiento inhábil de un estado-objetivo, para ser legítima el gobierno de un estado soberano debe dar libremente su consentimiento. Sin embargo, la intervención puede darse como una real intromisión o sin consentimiento. Hay muchas intervenciones que se han justificado por motivos de grave sufrimiento humanitario.

4° Marco de referencia para su aplicación en el ámbito sudamericano: Para establecerlo se podría considerar la experiencia de Kofi Annan como Secretario General de la ONU sobre las Operaciones de Paz de NNUU durante su gestión y en base al informe elaborado por un grupo de expertos profesionales presidido por Lakhdar Brahimi sobre las deficiencias del sistema. K. Annan decide realizar cambios necesarios en cuestiones de política, estrategia y aspectos operacionales e institucionales para que las iniciativas preventivas reduzcan y/o eviten situaciones de conflicto. Esta experiencia para su aplicación en el marco regional sudamericano consideraría:

a) Un Estado miembro debe tener la voluntad de dar apoyo político, financiero y operacional a la misión para convencer como fuerza de paz.
b) Dentro de la organización, se deben unificar criterios sobre dirección estratégica, toma de decisiones, planificación, despliegue rápido, apoyo opera-

cional y uso de tecnología moderna de la información.

c) Un aspecto crítico son las tensiones entre intervención y soberanía, en particular cuando se usan fuerzas armadas. Considerar que la Soberanía es un obstáculo (no el único) para tomar acciones sobre derechos humanos o crisis humanitarias, por cuanto, la forma en que los estados definen su interés nacional y el concepto de la "libre determinación de los pueblos" pueden considerarse contrarios a los fines de la intervención. Las partes en conflicto pueden estimar que la intervención es parcializada o no es legítima, al no haber podido alcanzar sus propios objetivos o intentos de reivindicación antes de la intervención; incluso la opinión pública internacional tiene gran influencia.

d) La Carta Constitucional de la ONU indica que "la fuerza armada no se usará, excepto en el interés común", de lo que se induce 5 preguntas aún 50 años después: ¿qué es interés común?, ¿quién lo define?, ¿quién lo defiende?, ¿bajo la autoridad de quién? y ¿qué es intervención? Sería conveniente tener presente estos conceptos sobre los aspectos de intervención para resolver futuros conflictos considerándolos en una Política Regional de Intervención, como son:

- Soberanía. No es el único obstáculo para una acción eficaz en derechos humanos o crisis humanitaria.
- Definir intervención ampliamente, incluir acciones de las más pacíficas a las más coercitivas.
- Es de gran relevancia cómo los estados definen su interés nacional ante una crisis.
- Al requerirse una intervención de gran magnitud, asegurarse de tener la capacidad de afrontar este desafío.
- Al concluir un conflicto, lo más importante es que el compromiso por la paz sea tan sólido como el compromiso inicial por la guerra.

III El marco de referencia de aplicación en el ámbito sudamericano sobre intervención humanitaria, debe complementarse considerando los cambios en los conceptos sobre seguridad internacional y sobre el apoyo político a las intervenciones multilaterales que deberían estar presentes en una Política Regional sobre estas Operaciones.

1° La Intervención Humanitaria, término académico y político, se invoca por el sufrimiento humano y la necesidad de dar ayuda humanitaria a poblaciones afectadas; son relevantes el apoyo público y político detrás del uso de la fuerza militar para apoyar los objetivos humanitarios. La definición "humanitaria" justifica una intervención contra la amenaza u ocurrencia grave que afecta la vida (genocidio), migraciones forzadas masivas, grandes abusos contra los derechos humanos. Se invoca contra el abuso de un estado (de su soberanía) por trato brutal y cruel en su jurisdicción, contra nacionales y no nacionales.

2° Los principales problemas a enfrentar ante una intervención por una alianza regional serían:

- La legitimidad. La expresión real del consentimiento del estado intervenido es una línea de división muy crítica, legal y conceptual.
- Usar fuerzas armadas contra otro estado sin su consentimiento, es una intervención así sea humanitaria, como también lo son las medidas no militares, sanciones políticas y económicas, embargo de armas, persecución delictiva internacional.
- La opinión pública, nacional e internacional critica que la justificación humanitaria puedan ser un pretexto para intervenir. Los motivos podrían ser intereses estratégicos, económicos o políticos.
- Los estados intervinientes como garantes del orden internacional y seguridad, son custodios de moralidad y de conciencia humana. El abuso o mal uso de esta capacidad afectan la credibilidad de la gestión.
- Las distintas motivaciones e intereses de cada estado para participar en intervenciones unilaterales o multilaterales condicionan el éxito de la gestión.
- Las dudas y/o falta de decisión política que se presentan para participar en intervenciones humanitarias frente a los conceptos actuales de seguridad con enfoque humanista.

3° La Seguridad Internacional está cambiando. Las consideraciones militares de seguridad tenían prioridad sobre consideraciones no militares, hoy ese concepto se está reformulando para incluir consideraciones sobre problemas de medio ambiente, demografía (crecimiento de población, urbanización, migración), insurrecciones internas, obstáculos al desarrollo socioeconómico. La seguridad humana tiene dos aspectos enfocados a la humanidad: 1ro, seguridad ante amenazas crónicas (hambre, enfermedad y represión) y 2do, protección de las rupturas súbitas y perjudiciales de los modelos de vida diaria. El concepto de seguridad debe cambiar urgentemente frente a los condicionantes de globalización y terrorismo. Sobre este tema, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD:

- Describe en un Informe de 1994 nuevas dimensiones de seguridad humana, no como una preocupación por las armas, sino por la vida humana y su dignidad. Para la mayoría de personas que buscan seguridad día a día, la seguridad es la protección contra amenazas de enfermedad, hambre, desempleo, crimen, conflicto social, represión política y riesgos medioambientales.
- Declara que la seguridad humana revolucionará la sociedad del siglo XXI, identifica 4 características esenciales: universalidad de la preocupación sobre la seguridad humana de toda persona; interdependencia de sus componentes; beneficios de prevención temprana en vez de ser reactiva; es la naturaleza de la persona centrada en el concepto de seguridad humana.
  a) Impacto de la globalización. El contexto de seguridad cambia ante los desafíos de la globalización en sus aspectos político, económico, social y medioambiental; adquiere una velocidad mayor. Como resultado de la nueva situación, se percibe que Europa mantiene el estímulo

al desarrollo de cooperación social y económica no militar. Ofrece la oportunidad de desarrollar una Europa unida por procesos socioeconómicos y políticos a mediante una nueva entidad política que supera lo interestatal y el intraestado. El efecto deseado es una comunidad de seguridad de estados entre los que la guerra sea imposible y que pueda concentrarse en el bienestar y la seguridad humana.

b) Impacto del terrorismo,

- Realidad tangible, lo sucedido en EE.UU. y España son el mejor ejemplo. Más allá de las consecuencias, en particular sobre las vidas humanas, la gran reflexión son los problemas y diferencias Norte – Sur. Este es un gran desafío para los gobiernos y agencias de apoyo internacionales de ayuda humanitaria y de los esfuerzos para construir una nación. Hay gran responsabilidad para contribuir generosa y reflexivamente con los países pobres del Sur. Las operaciones de paz con diversidad de ayuda al desarrollo, son una forma de asumir esta responsabilidad.
- Existen modernos riesgos a las Intervenciones que podrían ocasionar su fracaso al no lograr el consenso de los estados miembros, su apoyo político, financiero y operacional en la ONU por temor al posible uso de modernas armas de destrucción masiva; al accionar de organizaciones terroristas, del crimen internacional o de intereses particulares contrarios a los fines de la intervención; incluso cuando no se define el alcance de la intervención o dónde, cuándo, cómo y quiénes intervienen; si el concepto de legitimidad está de por medio, sea considerada legítima la causa de una de las partes en conflicto o se considere no legítima la intervención.

4° Se debe considerar que la decisión de un país para participar en intervenciones humanitarias multilaterales se condiciona por su propia motivación. En Latinoamérica, por razones históricas, se es cauto sobre apoyos o esfuerzos identificados de "intervención". La duda se está aliviando en algunas partes de la región como en la propia OEA, Argentina, Perú. Consideremos las siguientes motivaciones:

a) Proximidad geográfica: un estado tiene razones para justificar una intervención internacional, doméstica o mezcla de ambas; con o sin consentimiento de ONU; porque:
   - El rol de las condiciones económicas, políticas y sociales es esencial. Lo que pueda poner en peligro a sus nacionales por la mayor seguridad significante; las consecuencias por refugiados, rupturas políticas y económicas no deseadas; la influencia de los medios de comunicación; etc.
   - La capacidad de proyectar poder militar fuera de su frontera es una opción para intervenir con mayor facilidad, realizarlas en un país cercano o como parte del apoyo en una intervención multilateral

de la ONU, de un cuerpo regional o de un poder mayor. Las grandes intervenciones son lideradas por un poder regional y sólo las grandes potencias tienen capacidad de operar fuera de sus fronteras individualmente.

b) Cultura política. De reciente evolución para participar en estas operaciones o por intervenciones humanitarias. Un estado o una intervención multilateral humanitaria se vincula a la historia, público y élite en relación a cómo está posicionado un país internacionalmente. Para asegurar la responsabilidad democrática al usar fuerzas militares en operaciones internacionalmente aceptadas, hay la tendencia para que los países democráticos involucren a sus parlamentos en tomar decisiones. Pese a que el Consejo de Seguridad de la ONU da legitimidad internacional y doméstica, no asegura la responsabilidad democrática dentro de los países.

c) Intereses Nacionales. Si los intereses significantes no están comprometidos, los países dudarán en comprometer su fuerza militar. Se debe admitir que si los propios intereses no están involucrados y no son entendibles por la ciudadanía, la atención nacional será pobre y sin interés nacional, la atención de su Congreso por operaciones en el extranjero será menor. Podemos considerar que:

- La solidaridad en agrupaciones regionales y alianzas militares influye en la toma de decisiones: Si la OEA, CAN, MERCOSUR, Grupo de Río, Movimiento NOAL o algún acuerdo regional están dispuestos a una intervención, sus países integrantes podrían tomar su propia decisión.
- Las expectativas internacionales y la propia imagen del país influyen en este tipo de decisión.

5° Bajo estas consideraciones se podría considerar posible la intervención bajo dos criterios básicos:

a. Capacidad para prevenir el ataque o reanudación de la guerra, limitar la muerte y destrucción por fatalidades violentas en su área de despliegue. Asumir ser una barrera entre los antagonistas como un compromiso directo y de confianza entre ambos, de que un ataque no es inminente.
b. Capacidad o rol en la solución del conflicto. La operación ideal es la que previene o detiene el combate en el breve despliegue de una misión, mientras las partes alcanzan un acuerdo y ya no se requiere la intervención.

Conclusiones

1° El análisis realizado permite afirmar que sí es posible que "las Operaciones Internacionales y de Estabilidad con un mando unificado en el marco sudamericano de una alianza político – militar sean un mecanismo adicional que facilitaría la integración regional"

2° Consideraciones adicionales:

a. Un mando unificado sería uno de los instrumentos que permitiría facilitar una América del Sur unida sobre la cooperación militar como una de las ba-

ses para lograr su integración política, económica y militar.

b. Las operaciones conjuntas y combinadas de este tipo permitirían estandarizar, entre otros:
   - El tener una Política Regional conjunta.
   - El Planeamiento de Defensa en función a crisis humanitarias y sus misiones; evaluar nuevas misiones, planeamientos a largo plazo y presupuestos, equilibrar flexibilidad y estabilidad; establecer fuerzas de Paz y controlar áreas geográficas para promover la seguridad internacional;
   - Enriquecería la relación democracia - sector defensa y la seguridad nacional y regional en el control y supervisión para evaluar las políticas del sector y las propias relaciones con el sector de defensa con sus respectivos legislativos;
   - La cooperación internacional se fortalecería integrándola como parte de las funciones del Ministerio de Defensa.

Preguntas de reflexión final

¿Es este hoy un tema vigente, sobre todo en el ámbito sudamericano? ¿Cuáles son las enseñanzas principales o modelos de la OTAN y la Unión Europea? ¿Es Haití un compromiso de toda la humanidad y, en particular, del Hemisferio Occidental?

La captación: un proceso fundamental para el futuro de la Marina

Capitán de Fragata
Juan Carlos Llosa Pazos

"En adición a la educación formal que un joven oficial recibe en la Escuela Naval, este debería de cuando en cuando volver a leer parte de sus libros y publicaciones profesionales para refrescar sus conocimientos técnicos; así como también debería leer artículos y libros sobre los nuevos desarrollos de la profesión naval en general. En el estado en que se encuentra la ciencia existen muchas lecturas profesionales, la mayoría de las cuales son de fascinante interés".

Almirante Thomas Kinkaid de la Armada de los EE.UU. *

Los nuevos desafíos que ya esta imponiendo el siglo XXI, en cuanto a la seguridad y a la defensa del estado, obliga en el ámbito naval en particular, no solamente a adaptar o innovar tácticas y tecnologías como necesaria consecuencia de una estrategia naval acorde a la llamada era del conocimiento, sino a la revisión de ciertos paradigmas de nuestra cultura organizacional. Y tal vez uno de ellos corresponda a la forma institucional de interactuar con la ciudadanía, considerando que es necesario que el prestigio ganado por generaciones –bastante afectado sin duda en la década anterior– recobre sus mejores bríos. Esto no ocurrirá exclusivamente apelando al virtuoso nombre de Grau, a la gloria de Angamos o a las regalías de un pasado glorioso, cada vez más lejano en tiempo y circunstancia, y a las reconocidas capacidades de una institución tradicionalmente silente, a veces lejana. Como escribiera hace algunos años el Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, tal vez seamos nosotros mismos, los marinos, culpables de las cosas que nos pueden ocurrir. Y es que la discreción, el perfil bajo, el hacer las cosas sin bulla, el

* Comandante de la Séptima Flota y de las Fuerzas Navales aliadas en el área del Pacifico sudeste de noviembre de 1943 hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.

concepto del deber cumplido con lo que se pone punto final al objetivo, hayan resultado al fin y al cabo de poca rentabilidad en lo que respecta a la difusión. Esto tal vez se convirtió en una vulnerabilidad[1].

Hoy la idea del concepto del deber cumplido ya no es suficiente. El mundo ha cambiado. El ciudadano, en particular el contribuyente, exige estar cada vez más informado de en qué y cómo se gasta su contribución al fisco, y aunque en nuestro país esa condición es aún muy limitada, vamos camino a ampliarla considerablemente. Entonces toca ir más allá. Hay una nueva historia por construir.

En un artículo recientemente publicado en la *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*[2] me ocupé de la comunicación estratégica o comunicación corporativa como se le suele llamar en el mundo empresarial, que es definida como todo aquello que transmite formal o informalmente la empresa, voluntaria o involuntariamente, en cada uno de sus departamentos, donde todos sus miembros son responsables de que ella agregue valor a las organizaciones en la búsqueda de sus objetivos[3]. Esta idea se materializa en la concepción de un plan estratégico que alcance a todos los niveles de la entidad directa o indirectamente.

Esa herramienta debería ser aprovechada por nuestra institución con un solo objetivo general: cuidar el prestigio de la Marina de Guerra del Perú. En este artículo anoto algunas ideas respecto al proceso de captación, la que entiendo como uno de los aspectos principales a ser estudiados y analizados *in extenso* para el diseño de un plan de comunicación estratégica.

En primer lugar cabría preguntarse si la institución debería invertir recursos humanos y materiales en un plan de comunicaciones estratégica donde los esfuerzos se orienten a cuidar la imagen de la institución, vigorizando el buen prestigio ganado. La respuesta se puede dar de esta manera: toda organización requiere cada cierto tiempo cuestionarse a sí misma, echarse una mirada interior y preguntarse cómo es percibida en ese momento la imagen positiva que estuvo acostumbrada a proyectar durante décadas, pero que quizás, en las circunstancias que atraviesa su entorno, son muy distintas a la de los tiempos de sus mejores luces. He ahí la justificación fundamental. A diferencia de una empresa en la economía liberal que vivimos, las entidades públicas no están sujetas a los vaivenes del mercado, no obstante su utilidad puede ser cuestionada por la opinión publica, en particular cuando se cae en la monotonía que conduce a la intrascendencia –el mayor de los peligros– ante una ciudadanía cada vez más informada y más exigente, que no esta recibiendo mensajes adecuados de aquella, mensajes destinados a recordar la utilidad

1 Casaretto Alvarado, Fernando, "Marinos: esfuerzo centenario y auspicioso", *El Comercio*, 7 de enero del 2001.

2 Llosa Pazos, Juan Carlos. "Comunicación Estratégica y fomento de la cultura de defensa", *en Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, Nº 3 junio 2008.

3 Pizzolante Negrón, Italo, *El poder de la comunicación estratégica*, Bogotá, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2004.

y vital trascendencia que la entidad tiene para la vida de la Nación, en beneficio de los ciudadanos en forma individual y colectiva. Esto incluso tiene su repercusión interna. Cualquier miembro de la entidad pública puede preguntarse ¿para qué existimos si nadie nos considera necesarios?

Esta no es una propuesta nueva. Con bastante anterioridad a este articulo, el contralmirante Cristóbal Miletich propuso, en un interesante trabajo sobre la imagen de la institución, hacer pública la labor que cumple la Marina en provecho del país, información que debía ser masiva y permanente, además de colaborar con el estado o con las empresas privadas en actividades en la que tenemos ventajas competitivas, y diseñar un plan de promoción y publicidad permanente de la institución[4].

La superficie del mar fue por siglos vista como un espacio misterioso, de innumerables peligros, de viajes interminables, que infundía temor en quienes se desplazaban por él. Hoy las rutas marítimas del planeta son dominadas por el hombre, y aunque ya no se le tiene pavor como en el medioevo, se le respeta, y se le surca con prudencia. Han sido los marinos desde la antigüedad los grandes domadores de este gigante, deslizándose desde entonces a bordo de diversas embarcaciones para comunicar pueblos, para guerrear, para comerciar. Con la llegada de la modernidad el oficio de marinero se convirtió en profesión, mercante y naval, siendo esta ultima destina a la defensa nacional. Caído el *ancien régime* en occidente, la profesión naval dejó de servir en exclusiva al monarca para convertirse en patrimonio de la nación instituida en el pueblo, es decir, en la emergente sociedad contemporánea de ciudadanos libres, en cuya evolución los aspectos de seguridad no le serian ajenos al estado liberal, el hijo favorito de la revolución francesa. Desde entonces el marino de guerra se debe a la Patria, y hoy, como en tiempos de los buques a vapor de Robert Fulton, continúa entusiasta a la van-



En la actualidad las instituciones públicas deben mantener comunicación continua y veraz con la opinión pública a través de los medios de prensa si esperan que su labor sea comprendida, aceptada y reconocida.

4 Miletich, Cristóbal, "Relación civil-militar cultura de seguridad con respecto al uso del ambiente marítimo", en *Simposio sobre el uso del mar, y su influencia en la seguridad nacional*, Lima, Instituto Histórico-Marítimo del Perú, agosto 2001.

guardia tecnológica, sin renunciar al romanticismo decimonónico de su propia génesis y que en nuestra institución tiene en las cartas de Grau a la viuda de Prat su máxima coronación.

Giovanni Torrisi, Almirante y Jefe de Estado Mayor de la Armada italiana de principios de los años ochenta del siglo pasado, sostenía que los marinos "nacen y existen para permitir el uso del mar y evitar que otros lo limiten, monopolicen o infrinjan ese uso (...). El rol fundamental de la Marina, entonces - dice el Almirante Torrisi - es el rol militar, que se dirige no sólo al resguardo de la paz, sino que también tiende a hacer más fácil la administración de la misma"[5].

Aquello nos recuerda que siempre, y bajo cualquier circunstancia, los marinos de guerra debemos tener como principal objetivo alcanzar el mejor entrenamiento posible en el empleo de los medios asignados para el combate. Debemos estar absolutamente convencidos de la trascendencia de lo que hacemos y de lo que defendemos, así como poseer resolución inquebrantable junto con tecnología adecuada. Esta visión solo se pude sostener en el tiempo con el culto a la tradición, a los valores heredados de quienes estuvieron en los momentos iniciales y en las horas de mayor gloria, lo que ha generado en la Marina de Guerra del Perú un muy arraigado orgullo y un fuerte sentimiento de pertenencia. Patria, disciplina, obediencia, lealtad, valor, honor, sacrificio, servicio y amor a la institución conforman la quintaesencia de la profesión. Y esto nos lleva al primer peldaño, la vocación. Las estrategias a diseñar respecto a la captación, como parte de un plan de comunicación estratégica, deben estar destinadas a fomentar la vocación naval en las nuevas generaciones, mediante una adecuada comunicación, que no es otra cosa que el intercambio de mensajes entre individuos.

Jesús Mariño Rodríguez, Capitán de Navío de la Armada Española, escribe que los valores navales necesitan ser asumidos íntegramente por el individuo que siente, en lo profundo de su ser, la vocación. Por ella, por esa singular llamada, el marino de guerra hace renuncia expresa a determinadas pertenencias, libertades, derechos comunes al resto de los ciudadanos de su país y centra su actuación en el servicio exclusivo de los supremos intereses de su patria, por los caminos del mar y la milicia[6].

Evidentemente, el surgimiento de la vocación naval no es asunto fácil, no solamente aquí sino en muchas partes del mundo, lo que no es de ahora sino desde mucho tiempo atrás, tal como podemos apreciar en un artículo escrito por un alférez de fragata* en 1930:

---

5 Torrisi, Giovanni, "El Espíritu y Continuidad de la Marina", *Revista de Marina*, marzo-abril 1981, Nº 2. Traducido del *Proceedings*.

6 Mariño Rodríguez, Jesús, "La vocación. La llamada de lo naval", *Revista General de Marina*, mayo 2006, Madrid, Armada de España.

* Vicealmirante Luis Edgardo Llosa Gonzales Pavón (1907-1993). Fue Director del Material, Comandante General de la Escuadra, Ministro de Relaciones Exteriores durante el gobierno del General Odría y en el gobierno de la Junta Militar de 1962.

"Yo no comprendo cómo la juventud inteligente puede mirar con indiferencia la carrera de marino. ¿Qué cosa se pide en cambio de todo este caudal de conocimientos y oportunidades que la Marina ofrece a quienes desean seguir la carrera? He aquí la respuesta: sentimiento profundo del deber, fidelidad a su profesión y a sus tradiciones, bondad con sus semejantes y sobre todo, veracidad inquebrantable. Si hay alguna carrera que signifique en todas las naciones del mundo, fe inquebrantable en los destinos de la Patria, amor al trabajo y a la ciencia, por la ciencia y el trabajo mismos, renuncia voluntario a la esperanza de ser algún día rico, y a la holganza, lujo y placer que trae consigo el dinero, es la Marina"[7].

El escenario actual, por supuesto, dista mucho del de aquella época. A diferencia de la década de los treinta, hoy la sociedad peruana esta siendo circundada por manifestaciones utilitaristas e iconoclastas con mucha mayor intensidad que en aquella época, y que provinieron de otras latitudes que a la postre podrían erosionar irremediablemente nuestros más arraigados valores. Este hecho estaría ayudando a que carreras como la naval resulten muy poco atractivas, mucho menos de lo que fueron antes. Por otro lado, la coyuntura socio-política que ha atravesado el país en los últimos años, ha significado un cambio profundo en las actitudes de la sociedad con respecto a la imagen de las Fuerzas Armadas, unido a las bajas renumeraciones así como a la agresiva oferta académica de las universidades, hechos que han traído como consecuencia la notable disminución de postulantes a la Escuela Naval[8].

Grave problema que estamos enfrentando entonces. Sin embargo, a pesar de estas circunstancias, y del crecimiento acelerado del individualismo y de las crisis económicas, nuestra sociedad conserva aún incólume su principal institución: la familia. A los lazos familiares se suman otras manifestaciones culturales como las fervientes creencias religiosas o las festividades colectivas, que juntas conforman un poderoso dique de contención contra el individualismo, que conllevan al materialismo puro y excluyente, ya que en buena parte de nuestro país aún nos es muy difícil entender la vida sin los vínculos familiares y amicales.

En las Fuerzas Armadas, y en la Marina en particular, defendemos a la familia tal como se encuentra tradicionalmente constituida, porque precisamente es de allí donde nace nuestra principal fortaleza como nación, y es en el seno de la misma donde la vocación debe ser incentivada y promovida por que aquello que constituye el llamado interior, salvo raras excepciones, no ha de fluir únicamente del torrente sanguíneo, y menos en estos tiempos. O peor aún, como sostienen los capitanes de fragata Kurt Bottger y Jean Luis Brousset,

---

7 Llosa Gonzales Pavón, Luis Edgardo. "Por qué fui cadete naval". *Revista de Marina*, marzo-abril 1930.

8 Alcalá, Jorge, Chiaperini Faverio Gianmarco, Rodríguez Pomareda Luis, "Factores que influyen en la Formación Naval del Futuro Oficial de Marina". Trabajo de Investigación, Comité 5, Escuela Superior de Guerra Naval, La Punta, Perú, 2003.

quienes han investigado este tema hace apenas unos años, la disminución de las vocaciones navales que se observa en los últimos años podría ocasionar que gente sin identificarse con la carrera ingrese y afecte la cultura organizacional tradicional de la Marina[9]. Corresponde superar riesgos como el citado para alcanzar los objetivos institucionales de incorporación del más óptimo capital humando a filas, a las tareas de explotación de los factores que favorecen la vocación naval, es decir, a la captación.

Desde mi óptica, es la captación el proceso más importante para el futuro de la Marina de Guerra del Perú. Este proceso en la actualidad atraviesa por no pocas dificultades, si lo comparamos con los de los años setenta, donde las posibilidades de ocupar vacantes para estudiar en la Escuela Naval fluctuaban entre 9 y 8 a 1. Esta relación es hoy apenas de 4 ó 3 a 1. Aunque aquel es un fenómeno que afecta también a las Universidades, principalmente por la proliferación de institutos superiores tecnológicos, el caso especifico de nuestra alma mater sin duda es alarmante. Incrementar esa relación a niveles cercanos a los de los sesenta en calidad y cantidad, significa un reto muy difícil de superar. Si bien es cierto que la disminución de la vocación naval es común a muchos países de la región, el nuestro tiene sus particularidades. En efecto, en los últimos veinticinco años la crisis económica, la lucha contra el terrorismo y los efectos negativos de la década de los noventa así como el debilitamiento del concepto de la autoridad en una suerte de efecto tardío del mayo francés del 68, vienen teniendo un impacto muy sensible en la captación. Sus consecuencias deberían ser analizadas y medidas como parte del estudio previo al diseño del plan de comunicación estratégica. ¿Hasta que punto hemos sido afectados? ¿Qué percepción se tiene de la institución y de nuestra profesión más allá de lo que nosotros podamos intuir, lo que no necesariamente sea un reflejo de la realidad? Son algunas preguntas cuyas respuestas serian motivo de estudios indispensables.

En el campo de la captación un plan de comunicación estratégica debe incluir el diseño de mensajes muy bien estructurados que apunten a la familia como mencionábamos en párrafos anteriores. Los padres son un publico objetivo a los que se les pueda hacer ver que profesiones como la nuestra, que defienden valores que en las sociedades modernas se diluyen día a día, son garantía de que sus hijos tengan una sólida formación técnica y moral, que se imparte tanto en la Escuela Naval como en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval. Algún efecto tendrá su opinión sobre sus hijos, a pesar de que en este tercer milenio la tendencia es a que los padres influyan cada vez menos en la planificación del futuro de aquellos.

La Marina de Guerra le ofrecerá a sus hijos seguridad y la posibilidad de creci-

9 Böttger, Kurt y Jean Louis Brousset, "Estrategias para la captación de postulantes para la Escuela Naval del Perú"; Tesis para obtener el grado de Magíster en Administración de Empresas; Lima, Universidad del Pacífico, 2003.

miento personal y profesional muy por encima del promedio. Los otros mensajes tendrían que ser menos reflexivos, más amigables y dinámicos dirigidos a adolescentes. Estos mensajes también deberían llegar a los niños.



Asi como la cultura de defensa debe ser incentivada desde la niñez, lo mismo se debe hacer con la profesión naval.

Los mensajes y demás estrategias contenidas en el plan en mención tendrían que partir del más alto nivel institucional mediante la designación de un conductor a dedicación exclusiva –aprovechando precisamente el incremento de los años de servicio dado recientemente– que se incorpore a la Secretaría de la Comandancia General de la Marina y cuyas líneas de coordinación y ejecución alcanzasen principalmente al Estado Mayor General de la Marina, la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, la Dirección de Intereses Marítimos e Informacion, la Escuela Naval, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, Dirección de Hidrografía y Navegación, Reservas Navales y Movilización. Para el tema que nos ocupa, la Escuela Naval tendría que entrar en alineación con las políticas del conductor, a través de un departamento específico, para ejecutarlas luego de diseñar sus propias estrategias, las cuales tendrían que ser evaluadas por aquel mediante los índices de gestión que este establezca.

Por lo pronto la Escuela Naval del Perú ya ha dado un paso trascendental con la creación de la Oficina de Admisión y Campaña desde hace dos años, lo cual implica un importante avance en el proceso de captación, puesto que como afirman los comandantes Bottger y Brousset la Escuela Naval hacia inicios del 2000, no supo adaptar sus mensajes y estuvo desaprovechando sus ventajas competitivas, ya que la fuente donde encuentre los postulantes que le falta se ubica en la masa de jóvenes que piensan postular a las universidades privadas, específicamente a las carreras de ingeniería, industria eléctrica y naval y que quizás nunca consideraron seguir una carrera militar no por rechazarlo si no porque la concebían, por falta de una adecuada informacion, como una opción limitada sin posibilidades de progresar[10].

10 Ibídem

Es por ello, que un proceso como el de captación implica la creación de un Equipo conformado por profesionales navales y civiles especialistas en la materia, que sea liderado por un oficial superior del grado de capitán de corbeta, que haya cursado una maestría como la de comunicación estratégica. A continuación recomendamos algunas acciones:

- Realizar estudios sociológicos anuales o bianuales respecto al entorno que el proceso de captación como insumo para los respectivos planes de marketing.
- Impulsar reuniones en comités pequeños como hacen algunas universidades norteamericanas para captar alumnos de rendimiento más alto que el promedio, luego de una extensiva exploración o una búsqueda minuciosa y tanto en la capital como en provincias en una suerte de operación similar a las que realizan las empresas dedicadas a la caza de ejecutivos (*head hunter*).
- Establecer una red de contactos cuyos nodos sean oficiales subalternos, cadetes, alumnos del Liceo Almirante Guise.
- Orientar la captación no solo en el año previo a la postulación, sino ir formando una lealtad desde años anteriores[11].
- Reorientar los gastos destinados a publicidad hacia las actividades orientadas a posesionarse en su público objetivo con el propósito de hacerse de un nicho.
- Iniciar el proceso de captación una vez se cierre la inscripción de postulantes.
- Privilegiar la interacción virtual, en particular el fenómeno informático del blog.

Sobre este último punto Elizabeth L. Robbins, Mayor del Ejército de los Estados Unidos, especialista en medios de comunicación y política norteamericana sostiene que el empleo de blogs es un fenómeno que no puede ser ignorado por su institución, porque para que esta continúe siendo relevante y eficaz en el mundo de la informacion, el Ejercito debe ejercer el poder de este nuevo medio al aceptar y gestionar los riesgos[12].

Por otro lado la captación no puede ser un proceso que produzca mensajes divorciados de la realidad. Para ello los diseñadores de los mensajes del Equipo de Captación deben saber comunicar adecuadamente que la profesión naval es sinónimo de moderada austeridad, para no crear falsas expectativas que causen frustración y desaliento, con la suficiente sutileza para que esa sinceridad no se convierta en un *boomerang*. Es por ello que este trabajo debe ser hecho por especialistas. Como escribiera el Almirante Kinkaid, "quien abrace una carrera militar no podrá esperar amasar una fortuna pero tendrá la maravillosa oportunidad de servir a su patria"[13]. Por su parte, el Almi-

11 Ibídem

12 Robbins, Elizabeth L."La operaciones de información con botas en el terreno: el auge del blog militar", *en Military Review*, edición hispanoamericana, enero-febrero 2008.

rante Giovanni Torrisi, dirigiéndose a una promoción de guardiamarinas prontos a graduarse, sostuvo que esta profesión nunca proporcionará riquezas materiales, y sin duda, "la vida de ustedes nunca estará libre de dificultades. De todos modos, las restricciones económicas que a veces puedan llegar a preocuparlos son una parte de la vida. Hay momentos hermosos, los momentos de concentración al arriar el pabellón al ponerse el sol, los colores que surgen al amanecer, el vasto cielo brillante de estrellas. Soy como ven, un sentimental. Pero el sentimiento es parte de nuestras vidas y ninguna motivación ideal puede sobrevivir sin él. La vida que ustedes han elegido y están por vivir es por lo tanto una vida que puede darlos muchas satisfacciones moral y espiritualmente más que materialmente. Una vida que puede ser hermosa y placentera, pero que si carece de contenido substancial no puede construir una opción durable"[14]. Anoto un mensaje más, en el que un Capitán de Navío norteamericano en una carta a su hijo que acababa de graduarse en al Escuela Naval de Anápolis, le decía lo siguiente:

"*No existe profesión que supere a la carrera naval en materia de honor y servicio a la Patria. Ella ha desempeñado un elevado rol en el establecimiento y mantenimiento de virtualmente, todas las grandes naciones y particularmente,*



Nuestra imagen debe ser fortalecida nediante la difusión del beneficio que hoy representa para el país la profesión naval, más que recurriendo a las glorias del pasado.

13 Kinkaid, Thomas, "Una carrera naval", *Revista de Marina*, septiembre – octubre 1959.
14 Ibídem

en la nuestra. Es una profesión respetada, de confianza y dependiente de la población civil. Un espíritu de cuerpo basado en el amor al servicio y a la patria debe tomar precedencia sobre el materialismo como filosofía de los Oficiales Navales"[15].

Como podemos apreciar en nuestra *Revista de Marina* existen muchos ideas que podrían servir de base para la elaboración de mensajes destinados a la captación.

También podemos acudir a otras publicaciones como el Arte del Mando Naval a donde se encuentra la siguiente apreciación:

"El rol del Oficial en el servicio naval se basa en un tradicional orgullo de la Institución por su historia, sus símbolos y su misión. El Oficial de Marina sabe que la mejor conducción se imparte a través del ejemplo, del cumplimiento de normas y reglamentos y del comportamiento caballeresco. El rol del conductor es siempre directivo y autoritario, pero su inteligencia le hará ver que nunca debe abusar de su autoridad"[16].

Finalmente, la captación debe estar destinada a garantizar que nuestra institución reciba jóvenes que luego de cinco años se conviertan en eficientes profesionales, de arraigada vocación y de profundo amor al servicio. Para eso es necesaria una exhaustiva explotación del nicho en el que se pretende posesionar, con mucha anterioridad al inicio de los trámites que se exigen en el proceso de admisión. También es necesario para el futuro de nuestra institución, tener en cuanta una suerte de planificación familiar que parta de la premisa de que si no se puede mantener a cinco hijos para brindarles un buen y seguro porvenir, entonces solo se deberían traer al mundo dos.

Los jóvenes que se incorporen deberán estar muy concientes que han ingresado a una de las instituciones mas respetables del país, y que el servicio a la nación del marino de guerra ha sido desde siempre su *leit motiv*, y en ello ha gastado – y debe seguir haciéndolo – sus mejores ímpetus y energías.

15 *Revista de Marina*, enero-febrero 1956, "Carta a mi hijo".

16 Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica, "Arte del Mando Naval", Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

Requisitos para la implementación de la tecnología de construcción naval modular integrada

Capitán de Corbeta (r)
Ramón Velasco Stoll

1. Introducción

Métodos de construcción naval en buques de acero

Para la construcción de buques siempre se había seguido un método convencional de uno en uno y sobre la grada o dentro de un dique seco; en tiempos relativamente recientes empleaban piezas para dicha construcción fabricadas en serie por ser iguales como, por ejemplo, el caso de los elementos de unión (consolas, corbatas, refuerzos, algunas planchas iguales, etc).

Con ese sistema se colocaba la quilla sobre la grada o dique y se iban añadiendo las diferentes partes del casco, una vez construido se procedía a meter la maquinaria para lo cual se practicaban agujeros o se abrían grandes huecos conocidos como cesáreas, con esta práctica no es de extrañar que un buque mercante se construyera en unos dos años aproximadamente, tiempo limitado por el tamaño del buque y el empleo al que sería destinado.

Para los buques de guerra este tiempo aumentaba considerablemente por la complejidad de su construcción, que añadido a su tamaño y tipo superaba los cuatro años como mínimo.

Es durante la segunda guerra mundial cuando con la construcción de los buques Liberty, se comenzaron a emplear métodos usados en la

industria automovilística. Los Liberty fueron construidos a un ritmo elevado, pues eran botados casi acabados y en aproximadamente 9 días lo eran totalmente; el método fue aplicado también en la construcción de buques de guerra a propuesta de Henry J. Kaiser que fue el promotor del sistema de construcción para los Liberty, él propuso por el mismo método la construcción masiva de portaviones, para ello se creó un astillero en Vancouver, en el río Columbia, estado de Washington, en el cual entre 1942 y 1944 se construyeron 50 portaaviones de la clase Casablanca, uno de ellos, el *Attu,* fue construido en un plazo de 75 días desde la colocación de la quilla hasta su puesta en servicio el día 30 de junio de 1944.

Alemania usó un método muy similar para la construcción de los submarinos tipos XXI y XXIII que se construían en módulos acabados casi por completo y eran ensamblados en un refugio antibombardeos o por necesidades de espacio al aire libre en astilleros específicos para ese trabajo de montaje innovador.

Construcción naval en la posguerra

Tras finalizar la segunda guerra mundial y durante el auge de la construcción naval a comienzos de los años sesenta, japoneses y coreanos comenzaron a aplicar técnicas de construcción integrada en serie para buques mercantes como graneleros y petroleros, siendo el método adoptado paulatinamente por otros países en principio para las mismas aplicaciones (buques mercantes y con el paso del tiempo para toda clase de buques incluidos los de guerra).

Tipos o métodos de construcción

Son dos los métodos de construcción, uno es la construcción modular y otro la construcción modular integrada.

Construcción modular

El diseño modular consiste en un proyecto común que puede ser modificado en cualquier momento y obedece a necesidades puntuales del armador o cliente, por el cual una vez iniciado el proyecto se puede sustituir un módulo por otro. Esto es, se construye una plataforma o buque común para todos los modelos, pero también los módulos se hacen con arreglo a las exigencias del cliente, el módulo a sustituir tiene las mismas medidas que el modulo sustituido pero incorpora las variaciones solicitadas.

Construcción modular integrada

El diseño modular integrado tiene la particularidad de que los módulos se construyen íntegramente en el taller e incorporan todos o casi todos los elementos interiores como tuberías, líneas eléctricas e iluminación, carpintería, maquinaria, etc., llegando al lugar de montaje totalmente listos incluido el chorreado y pintado. El proceso es rápido y con un menor costo del proyecto.

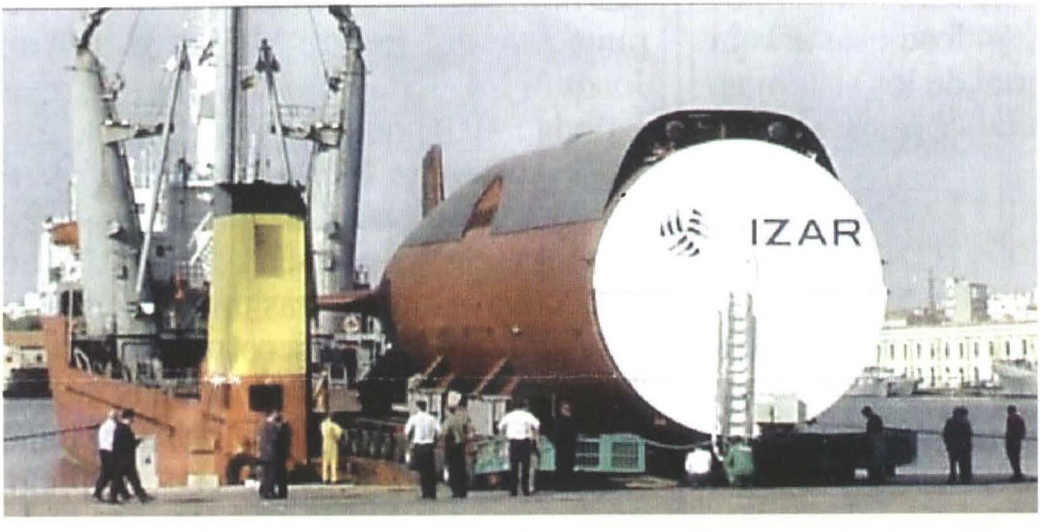
El método de este diseño es un trabajo previo en el taller de prefabricación en el cual se hacen las piezas (cuadernas corbatas, consolas o cartabones, corte de mamparos y planchas a medida, etc.) y se

montan paneles (mamparos y cubiertas).

La segunda fase consiste en el montaje de los bloques, se reúnen en una nave los materiales que constituyen un bloque y se van montando; la peculiaridad del método consiste en que los bloques se montan al revés, de modo tal que primero se coloca el techo que tiene el bloque y se van colocando sobre él los diferentes elementos que lo constituyen, de tal forma que los operarios trabajan sobre la parte inferior del techo, se debe tener presente que durante el montaje por este método, la posición del techo es abajo y la de babor o estribor cambia respecto a proa y popa porque si se mira a proa estribor no está a la derecha mientras el bloque esta invertido.

Una vez acabado de montar, se procede a soldar todos lo elementos de planchas y refuerzos que no habían sido soldados, para con posterioridad proceder al montaje de soportes para tuberías, las mismas tuberías (agua, combustible, aceite, aire acondicionado, cables correspondientes al propio bloque, maquinaria, etc.).

Una vez terminado se procede a una inspección del bloque y se corrigen aquellos defectos que detecten los inspectores de calidad y posteriormente los del seguro y armador; pasada la inspección, se lleva a cabo el ensamblaje de los bloques entre sí, dando vuelta al bloque y colocándolo en la posición correspondiente en el buque, se acopla y se suelda, se conectan tubos y se colocan los cables que unen los circuitos de ambos bloques, se introducen determinados aparatos delicados que se montan una vez acoplados los bloques y no son de excesivo tamaño, se acaba todo el armamento y se procede a la botadura. A partir de ese momento solo quedará ultimar los detalles pendientes y proceder a las pruebas obligatorias antes de la entrega del buque a su comprador.



En la foto se aprecia la sección de popa de uno de los dos submarinos chilenos encargados a los ex astilleros de Izar (hoy Navantia), dispuesto a ser embarcado con destino al astillero integrador, para ser ensamblado con el resto del casco allí construido.

2. Estado del arte de la construcción naval

Desde hace años se habla de la Construcción Modular Integrada como uno de los grandes avances de la Construcción Naval. Las nuevas tecnologías y una buena organización permiten que el sistema de Construcción Modular Integrada rompa con la secuencia tradicional en la ejecución de los trabajos (acero, armamento y pintura), consiguiendo una progresión simultánea de los mismos.

En la actualidad todos los astilleros llevan a cabo en mayor o menor medida lo que se conoce como "armamento anticipado"[1], pero pocos tienen la capacidad suficiente como para llegar a conseguir porcentajes de avance en el momento de la botadura del buque que superen el 75%, y por tanto, que permitan asegurar que disponen de un sistema de Construcción Integrada y no de un armamento anticipado importante.

La implantación de este sistema comienza en la etapa de diseño del buque. No debe tratarse de un diseño orientado solamente al producto, también debe estar orientado al proceso productivo.

La gran competitividad que existe hoy en día en la construcción naval en el mercado internacional, exige plazos de entrega cada vez más cortos; por lo tanto es normal que la etapa de diseño también se reduzca. Durante esta etapa es cuando se define la "estrategia constructiva", que es la base para poder llevar a cabo una "Construcción Integrada". Como se puede observar, el disponer de una buena organización y de una alta tecnología es fundamental para poder desarrollar con un mayor detalle la estrategia constructiva, y así conseguir la terminación completa del buque, en un plazo cada vez más reducido.

La estrategia constructiva considera al buque como un conjunto de bloques que a su vez están divididos en productos intermedios. Además, hace la clasificación de tareas de producción en las distintas zonas del buque y las etapas de la construcción en que se realizan. Surge el concepto de zona-etapa. De este modo, se define un programa de construcción, de prearmamento y montaje de bloques, lo que implica unas fechas de necesidades de planos y de equipos.

De forma genérica se pueden definir una serie de etapas en la Construcción Integrada que sirven de guía para entender su filosofía. Cada astillero tendrá sus particularidades, en función de las instalaciones y facilidades de que dispongan.

Como se mencionó en la primera parte, este concepto de trabajar la construcción del casco por partes ó de forma "modular", con la finalidad de acortar los tiempos de construcción no es nueva y tuvo sus inicios durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo esta tecnología realmente ha tenido un enorme desarrollo desde la década de los 80´s, gracias al desarrollo de informática en hardware y

1. Armamento, en inglés con la palabra *outfitting*, que significa efectuar los trabajos de equipamiento, montajes y acabados de los equipos abordo.

software especializados para la industria naval. Es así que el estándar de los astilleros competitivos de la actualidad es la adopción de esta tecnología y forma de trabajo.

Para no hablar de los astilleros asiáticos y europeos, de vasta trayectoria y experiencia, podemos mencionar que los astilleros de la región sudamericana en Brasil, Argentina, Colombia y Chile vienen implementando con gran éxito esta tecnología.

En el Gráfico Nº 1 se presenta un ejemplo del empleo de esta moderna tecnología, para la construcción de un buque nodriza fluvial de la Armada Colombiana, construida por los astilleros Cotecmar, puede notarse claramente como se ha optimizado la construcción de la nave, mediante su modularidad empleando para ello un software de diseño-producción. La construcción del primer buque de la serie construida fue entregada para su uso operativo en un lapso de tiempo de 6 meses.

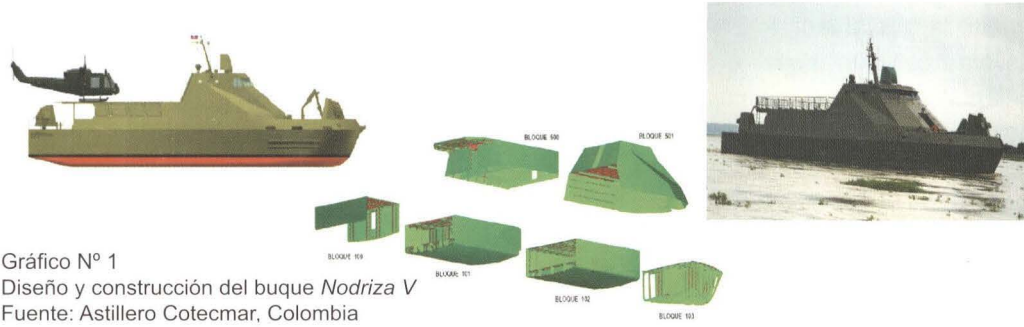


Gráfico Nº 1
Diseño y construcción del buque *Nodriza V*
Fuente: Astillero Cotecmar, Colombia

Tecnología de Construcción Modular Integrada, comprende las siguientes etapas:

1º Etapa, de diseño. Con las disposiciones generales, planos de acero y esquemas se elabora una estrategia constructiva con la que se consiga el máximo prearmamento y modularización posible, pero teniendo siempre en cuenta la rigidez propia de los bloques y sub-bloques para ser manipulados, el montaje de los equipos para reducir al mínimo los cortes de casco y establecer los plazos de entrega, para conseguir que los equipos y componentes de los sistemas del buque queden integrados en un solo bloque.

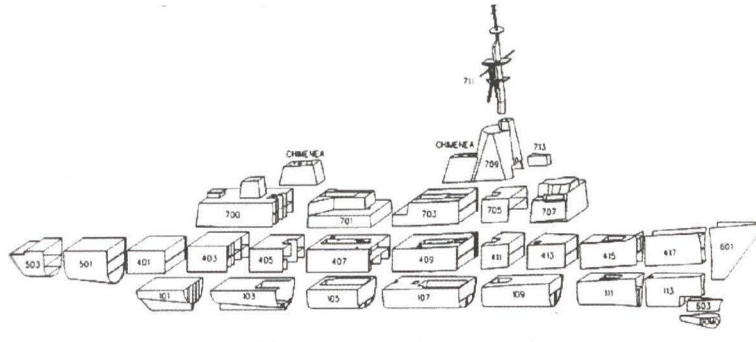


Gráfico Nº 2
Elaboración de la estrategia constructiva
División del buque en bloques

2ª Etapa, de construcción. Durante esta etapa se elabora y prefabrica la estructura del casco. Simultáneamente se van construyendo los módulos de equipos, racks de tuberías, etc.

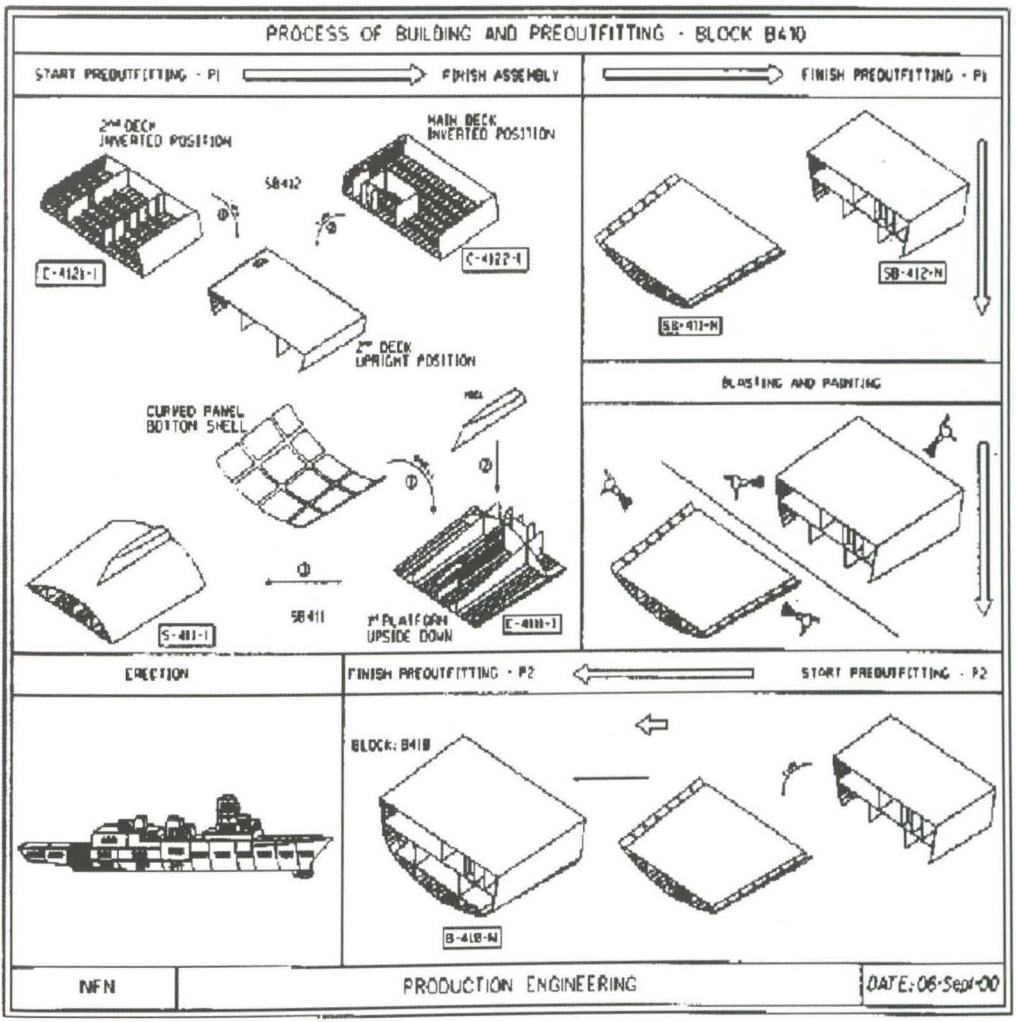


Gráfico 3
Instrucciones de Ingeniería para Taller
(fabricación de bloque)

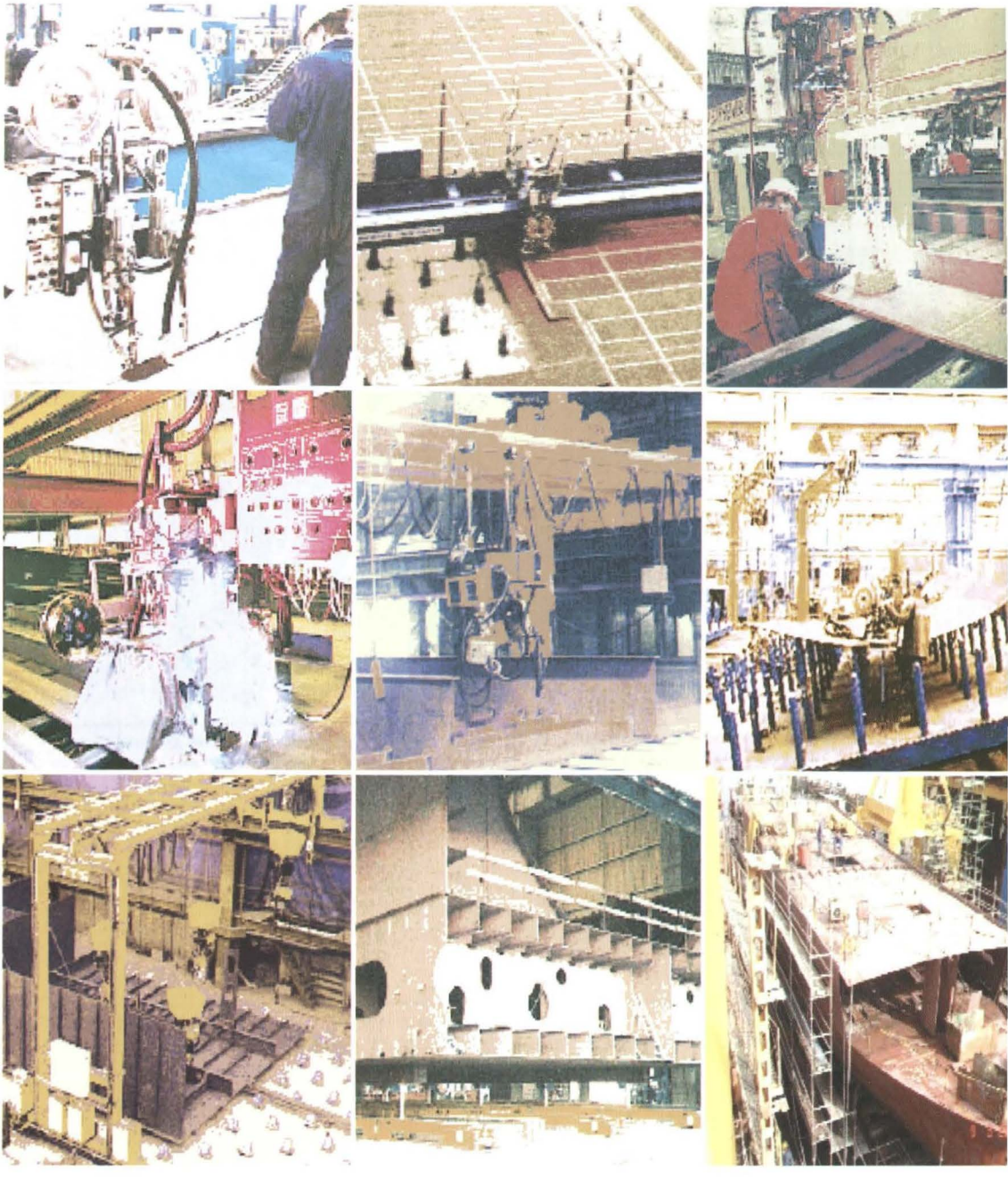


Gráfico 4
Vistas del proceso de fabricación

3ª Etapa, de prearmamento inicial. Estructura metálica variada, distinta de la propia del casco (tubería, tecles, registros, tomas de mar, etc.). Asimismo, se fabrican en talleres diversas unidades de maquinaria y equipos para su posterior montaje en el buque. Su inicio se solapa con el final del prefabricado del bloque.

4ª Etapa, de arenado y pintado. Se efectúa el tratamiento superficial del acero, ya trabajado. Deben haber concluido los trabajos de corte, soldadura y pruebas de estanqueidad. Se pintan y se dejan las estructuras pintadas al 90% para un posterior acabado final al término de los trabajos de montaje y unión de bloques.



Gráfico 5
Fabricación de unidades y productos intermedios

5ª Etapa, de prearmamento final. Se incorporan módulos de equipos, cuadros eléctricos, etc.

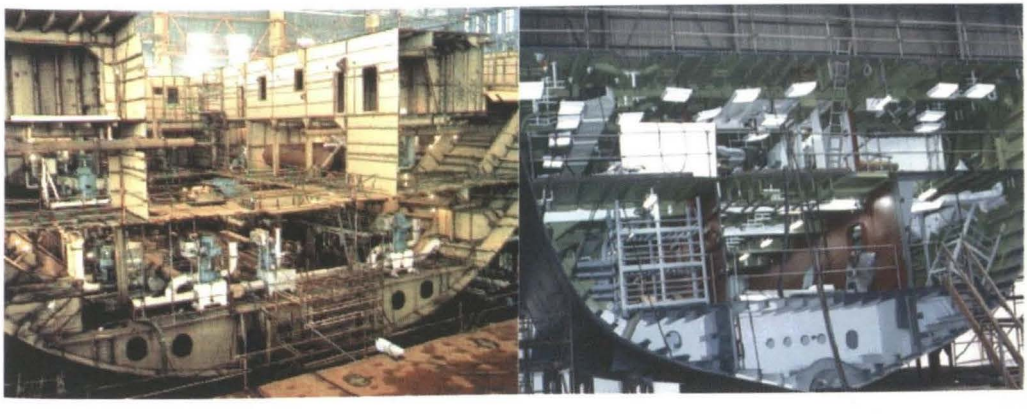


Gráfico 6
Vistas de la etapa de prearmamento final

6ª Etapa, de montaje en grada. Se traslada el bloque a la grada y se realiza la unión con los colindantes ya montados, se sigue la etapa de prearmamento realizando las conexiones que correspondan y las pruebas que se puedan efectuar.

7ª Etapa, de botadura.

8ª Etapa, de finalización de armamento y pruebas finales de sistemas completos y equipos a flote. Pruebas de mar.



Gráfico 7
Vistas de la etapa de montaje de bloques

En el sistema de Construcción Integrada se consiguen mejoras sustanciales en:

Condiciones de trabajo, ya que se trabaja generalmente en posiciones horizontales y en talleres. Aumenta por lo tanto:

- La calidad
- La seguridad
- El rendimiento

Los plazos de entrega se recortan, ya que posibilita la realización de un mayor número de trabajos simultáneos y la realización de otros con antelación al sistema tradicional. Como se puede observar en el Gráfico Nº 8, en el ciclo de construcción integrada el trabajo es menor respecto a la construcción tradicional porque muchos trabajos de la parte de los sistemas, servicios y electricidad se hacen simultáneamente a la prefabricación del casco, no siendo necesario esperar a tener un avance muy importante del mismo para poder incorporarlos.

Con ello se obtiene que:

- Exista una mayor flexibilidad en la producción
- Los plazos de pedido y entrega de equipos se pueden ajustar con mayor precisión, reduciendo de esta manera los periodos de almacenamiento de los mismos.

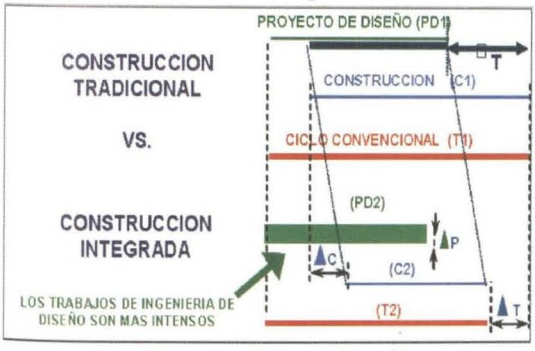


Gráfico Nº 8
Ventajas de la construcción naval integrada

Todos estos puntos anteriores influyen en los costos de fabricación. En líneas generales se puede afirmar que con el sistema de Construcción Integrada se consiguen ahorros del 30% en mano de obra y el 20% en plazos de entrega, todos ellos respecto al sistema de construcción tradicional. En el Gráfico 9 podemos ver una tabla donde se establecen unos datos comparativos y orientadores.

% AVANCES EN BOTADURA	CONSTRUCCION TRADICIONAL	CONSTRUCCION INTEGRADA
ESTRUCTURA DEL CASCO	9	9
SALA DE MAQUINAS	3	9
MONTAJE DE TUBOS	3	9
MONTAJE DE CONDUCTOS	3	9
HABILITACION	1	6
CABLEADO ELECTRICO	5	4
AVANCE EN BOTADURA	39	75
CAMINO CRITICO	Sala de Máquinas, Habilitación, Electricidad	Electricidad

Gráfico 9: Porcentajes de Avance a la Botadura de una Nave

En ese sentido, para hacer frente al reto de la modernización de la tecnología empleada en la construcción naval del país, es necesario llevar adelante un plan de implementación de la tecnología de Construcción Modular Integrada. Para ello se sugiere que los astilleros desarrollen las metodologías siguientes:

- Plan de Implementación Construcción Modular Integrada, que consistiría en el desarrollo de los programas por fases (Conceptual, Preliminar, Definición, Desarrollo del Proyecto).
- Actualización y modernización de las Oficinas de Diseño, específicamente en lo que se refiere a la adquisición de una herramienta de *software*, básica e imprescindible que permita el desarrollo de los proyectos de construcción naval de forma integrada.

3. Características del *software* de diseño

Actualmente en el mercado existe una buena cantidad de softwares de aplicación a la industria naval, para el desarrollo de la ingeniería y diseño de naves, sean pequeñas o grandes, tales como el Autoship, MaxSurf, etc.; obviamente cuanto mayor sea su tamaño, mayor la complejidad. Sin embargo, pocos son los softwares que permiten integrar el ciclo del diseño al ciclo de la producción del buque, clave del éxito de la construcción modular integrada.

En ese sentido, a continuación se procederá a describir las principales características que debe poseer un

software de ingeniería naval orientado a la producción

a) Módulo de diseño, generación y alisado de formas

Capacidad para:
- diseño de formas de cualquier tipo
- modificación interactiva de la forma del casco.
- cálculo básico de las líneas hidrostáticas.

Superficies para definir las formas del casco

Definición de manera tridimensional continua, con rapidez y facilidad en la modificación de las formas, alisado sin errores, mayor precisión y menos errores en modificaciones posteriores.

Capacidad de trabajar con "puntos de control" para definir las formas en su totalidad. Las conexiones entre parches pueden ser de diferente orden de continuidad. El sistema gestiona internamente las modificaciones producidas en un parche que puedan afectar a otros. El usuario puede realizar durante el proceso de proyecto cálculos de arquitectura naval de forma interactiva, con objeto de comprobar el efecto que las modificaciones en las formas tienen sobre los parámetros fundamentales del buque: desplazamiento, centro de carena, coeficientes, etc.

Capacidad de definir las formas del casco de tres maneras:
- Identificación, introduciendo puntos de referencia de las formas
- Transformación, obteniendo un nuevo buque partiendo de otro previamente definido.
- Generación. Puede darse el caso de un nuevo tipo de buque de formas muy distintas que impidan utilizar las de otro proyecto previo. El proceso en este caso sería definir los perfiles del buque, las líneas principales que limitan los cuerpos de popa y proa, etc. Posteriormente se crean las superficies que se apoyan en estas líneas y, a partir de aquí, se modifican hasta la forma deseada.

b) Módulo de cálculos de arquitectura naval

Este debe permitir calcular las características hidrostáticas y de estabilidad de un buque, tanto en aguas tranquilas como con el buque flotando sobre olas de cualquier longitud y altura.

Geometría del buque, define la geometría de un buque por medio de las secciones transversales del casco. Estas secciones transversales se pueden definir de tres modos:
- numéricamente por puntos de una cartilla de trazado.
- importando un fichero DXF.
- tomando directamente la geometría del casco definida en el módulo de formas.

A continuación, se puede completar la geometría del buque definiendo apéndices y superestructuras. Una vez definida la geometría completa del buque, se pueden realizar cálculos de hidrostática y carena.

Compartimentación

Debe permitir compartimentar el buque para poder definir los tanques, bodegas, etc. Los diversos espacios así obtenidos pueden juntarse, sustraerse, etc. para definir formas más complejas. También pueden definirse compartimentos cilíndricos, cajas, etc. A cada uno de los compartimentos así definidos se le asigna un valor de permeabilidad (porcentaje de ocupación máxima posible realmente respecto de su volumen teórico). Definidos los compartimentos, se pueden obtener tablas de capacidades de cada uno de ellos, con centros de gravedad y momentos de inercia.

Resultados gráficos

Debe tener la capacidad de mostrar resultados de los cálculos de diversas maneras:

- gráficamente (pantalla o impresora/ *ploter*).
- tablas (pantalla o impresora) salvado en archivos para pegar en un procesador de texto.

Situaciones de carga

Debe permitir definir un número ilimitado de situaciones de carga. Cada una de estas situaciones de carga se define por medio de los pesos que la componen. Estos pesos pueden ser puntuales, en un compartimento o distribuidos según una ley cualquiera. Para cada condición de carga, el programa calcula las curvas de estabilidad estática y dinámica y el ángulo de inundación correspondiente. Este cálculo deber ser posible de realizarse con el buque intacto o con uno o varios compartimentos inundados.

Otros cálculos. También deberá ser posible que efectúe los cálculos que abarcan diversos aspectos del proyecto de un buque. Podemos citar entre ellos:

- Cálculo del arqueo.
- Cálculo del francobordo.
- Cálculo del módulo de la cuaderna maestra.
- Estimación de potencia-velocidad.
- Selección de hélice óptima.
- Cálculo de botadura.
- Curva de calado-peso muerto.

c) Módulo para el desarrollo del forro

Será deseable que cuando menos posea las siguientes características principales:

- Desarrollo de planchas de forro y cubierta.
- Expansión sin limitación alguna en cuanto a su forma, número de lados, dimensiones, etc.
- Método de elementos finitos para el desarrollo. Máxima precisión.
- Definición geométrica e interactiva de costuras y topes.
- Compartimentación del buque.
- El sistema puede obtener cartillas de trazado para la construcción de plantillas, que sirvan para el conformado de dichas chapas.
- Posicionamiento de elementos estructurales.
- Gestión tridimensional de la estructura.

Procesos de producción

Que las costuras y topes que conforman las chapas del forro sean definidas de una forma totalmente

gráfica e interactiva, por medio de puntos sobre la superficie del casco. Estas líneas deberán ser susceptibles a que se puedan modificar en cualquier momento, editando los puntos que las definen. Una vez desarrolladas las chapas del forro, deberá ser posible obtener cartillas de trazado para la construcción de plantillas, que sirvan para el conformado de dichas chapas.

Definición de la estructura

Este módulo deberá también definir los refuerzos estructurales como varengas, bulárcamas, vagras, palmejares, buzardas, refuerzos longitudinales del forro y de las cubiertas, esloras, etc.

La definición de todos estos elementos debe ser realizada siempre de forma gráfica e interactiva, pudiendo editarse y modificarse en cualquier momento.

d) Despiece de la estructura

Deberá permitir la edición y despiece de la estructura de la nave. Todas las piezas de la estructura del buque, incluyendo todos sus detalles y marcas, podrán ser obtenidas con éste módulo.

Modelo tridimensional de la estructura

El sistema deberá permitir el almacenamiento de una base de datos con un modelo tridimensional, en la cual se pueda detallar la estructura del buque. De esta forma podrá visualizarse la fase de desarrollo del proyecto conforme este se vaya completando con cada pieza realizada con el módulo de estructuras.

Gestión de la base de datos

Posibilidad de consultar la base de datos de piezas valiéndose de filtros de selección del tipo: por bloque, espesor, tipo de pieza, etc. Así mismo, poder controlar las piezas que todavía no han sido anidadas.

Base de datos de Normas. Permitir que se definan "normas" o "bloques" para poder insertarlos posteriormente, tanto de forma manual como de forma automática, en las piezas y en los dibujos. Estas normas se guardan también en otra Base de Datos específica, cuya consulta tiene la característica de previsualización, al igual que la Base de Datos de piezas y la de dibujos.

Capacidad de calcular los pesos y centros de gravedad espaciales de las piezas que se van obteniendo, lo que permite realizar el cálculo del peso total y del centro de gravedad resultante de bloques o de grupos de piezas cualesquiera.

e) Anidado (*Nesting*) y corte por control numérico

Capacidad de realizar el *nesting* o anidado de piezas para aprovechamiento de planchas de forma automática y/o manual, y que posteriormente se pueda proceder a la programación del acoplamiento para su corte por la máquina.

El usuario gestiona la Base de Datos de piezas (generadas en el módulo de estructuras) seleccionando las que serán agrupadas en cada chapa ayudándose de filtros: mismo espesor, misma calidad de acero, mismo bloque, etc.

Opciones

- Disposición de piezas automática y manual.
- *Nesting* de múltiples piezas distintas.
- *Nesting* sobre múltiples chapas.
- Gestión de almacenes (piezas y planchas).
- Reutilización de sobrantes.
- Gestión de sopletes múltiples.
- Versiones para trabajo en red local.

Control del material

El sistema genera información importante para la producción y el cálculo de costos. El usuario puede adaptar la forma y el contenido de los listados para ajustarse a sus requisitos.

f) Tuberías y equipos

Capacidad para el modelado de equipos:

- Definición geométrica de equipos basado en primitivas en 3D.
- Asignación de datos a los equipos, como peso, centro de gravedad, modelo, fabricante, distribuidor, etc.
- Definición de puntos particulares del equipo:
  * Conexiones de entrada y salida: posición, orientación, tipo, tipo de terminación.
  * Posición de los puntos de anclaje del equipo.
- Importación/exportación de la geometría de equipos desde/a cualquier otro programa.

Trazado de conductos

Capacidad del sistema de:

- Posicionamiento y orientación de equipos, tanto interactivamente como por coordenadas.
- Posibilidad de obtener referencias desde cualquier elemento seleccionable (piezas, equipos, tubos, accesorios...).
- Definición de líneas auxiliares y posibilidades de edición (copiar y pegar).
- Listados de materiales utilizados (equipos, accesorios, tubos) con todas sus propiedades.
- Rutado y modificación de rutas flexible.
- Asignación automática o interactiva de especificaciones.
- Asignación de código a cada elemento individual.
- Agrupaciones de elementos en varios subniveles (p.e. por circuito, por bloque ...).
- Inserción de detalles.

Detección de interferencias, con capacidad de:

- Detección de interferencias de conductos con cualquier otro elemento y con otros conductos.
- Detección interactiva o en modo *batch.*
- Selección de la acción a realizar al detectar colisiones: edición de los elementos, modificación de estructura, ignorar...etc.
- Obtención de listados de interferencias y descripciones de las mismas.

Dibujo e isométricas, capacidad de poder:

- Generación automática de isométricas de cualquier tramo de tubería.

- Edición manual de isométricas.
- Listado de material de cada isométrica.
- Obtención de planos por secciones.
- Obtención de planos 3D.

Requerimientos mínimos de *hardware*

- PC Pentium 150 Mhz o mayor.
- Al menos 32 MB de espacio libre en el disco duro, dependiendo de los módulos instalados.
- Windows 3.0, 3.11 o Windows 95.
- Resolución de la pantalla SVGA, 1024x768 o mayor (recomendado).

- Portabilidad del *software* (intercambio con otros sistemas).
- El sistema debe ser capaz de operar con otros softwares similares.



Obtén tu PRÉSTAMO PROMOCIONAL FINMAR y por cada S/. 500 desembolsados ganas 1 opción para el sorteo

TASAS PREFERENCIALES DE

1 a 12 meses 13.5% TCEA*

13 a 72 meses 16.0% TCEA*

SIN GASTOS, COMISIONES, NI PORTES

Teléfonos de Contacto:

Oficina de Información Bazar Naval
Dirección de Bienestar de la Marina
Av. Venezuela s/n alt. cuadra 34 San Miguel
Cel. 99639-3681 RPM #999450
Cel. 99659-2125 RPM #999559

Base Naval del Callao – DIABASTE
Cel. 99663-3126 RPM #613741

Estación Naval La Perla
Cel. 99663-3957 RPM #999453

Base Naval de Ancón
Cel. 99639-4133 RPM #999458

Hospital Naval
Cel. 99639-4034 RPM #999457

Agencia Arequipa
Cel. 9956-2587 RPM #250362

Iquitos
Cel. 6596-38456 RPM #301113

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

Nueva página web: **www.bancomercio.com**

Vigencia de la campaña del 1 de agosto al 31 de diciembre de 2008. RD-N°3816-2008-IN-1501

Para mayor información sobre las tasas de interés, comisiones y gastos puedes consultar en el tarifario en la plataforma de atención al cliente, en nuestra página Web o a la línea gratuita 0-800-00222. La difusión de información se realiza de conformidad con la Ley N° 25857. Resolución SBS N° 3816-2008-IN-1501. SORTEO: MGP - TELEVISORES. Vigencia : Inicio 01 de agosto 2008. Termino 31 de Diciembre 2008. Fecha del sorteo: viernes 09 de Enero del 2009, hora 4:00 pm. Lugar de Sorteo: Oficina Principal Banco de Comercio Canaval y Moreyra 454 San Isidro. Premios: -10 Televisores marca MIRAY modelo TVMF-2192 - 10 DVD marca MIRAY modelo DVM-1.RT. Correspondiendo un TV con DVD para cada ganador. Restricciones: Cada cliente solo puede ser premiado una sola vez durante la campaña. Mecánica de la promoción: Los miembros de la Marina que soliciten un préstamo en efectivo obtendrán una opción por cada S/. 500 desembolsados, la cual será registrada en un sistema informativo especialmente elaborado para la promoción. Se incluirán los préstamos en efectivo por convenio FINMAR y Débito Automático. Ejemplo Explicativo: Si por ejemplo, el 15/08/2008 se desembolsa un préstamo por convenio Finmar Promocional de S/. 5,000 a 72 meses, a una TCEA de 16%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de Setiembre y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/10/2008, siendo su cuota de S/. 108.95 (para la primera cuota. Capital S/. 4.91 Interes S/. 102.04). En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicara la siguiente tasa moratoria : MN200% es decir que para la cuota de S/. 108.95, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio seria de S/. 1.33 y moratorio de S/. 1.84 aumentando la cuota a S/. 109.92. Estas Tasas se cobraran a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. *TCEA: Tasa de Costo Efectivo Anual en base año de 360 días. Para préstamos hasta S/. 30,000. Sujeto a evaluación crediticia. Se aplica el 0.07% por concepto de ITF a cada transacción realizada.

Somos el Banco con el rostro del Perú



Conocemos a nuestra gente, conocemos de sus necesidades y exigencias, por eso el Banco de la Nación tiene más de 1,000 puntos de atención distribuidos en todo el País.
Somos la red más grande a nivel nacional y eso nos permite llevar desarrollo y progreso donde otros no llegan.

Somos el banco de todos los peruanos, somos el Banco de la Nación.

Premio Especial Mejor Gobierno Corporativo en Empresas del Estado 2008

EL PERU AVANZA

Banco de la Nación

Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)

Contralmirante (r)
Edmundo Guzmán Lanfranco



Conocido como *Fantasma Azul,* el USS *Lexington* participó en las mas importantes operaciones del Pacífico contra las Fuerzas del Imperio japonés

En la actualidad se están incrementando en muchos países marítimos del mundo los museo flotantes a bordo de Buques, especialmente en los de guerra. Estos museos poseen gran contenido histórico, además de ser atracciones turísticas, pues constituyen historias vivientes y brindan permanente tributo a la memoria de sus valientes y sacrificadas dotaciones que, en su momento, ofrendaron sus vidas por altos ideales patrióticos.

Los EE.UU. de América tienen en la Costa Atlántica, del Pacífico, Golfo de México y Hawai por lo menos cinco portaaviones, ocho acorazados, dos cruceros, diez destroyers y diecinueve submarinos que representan reliquias históricas. Todos estos buques se encuentran abiertos al público casi todos los días del año y en lugares adecuados y permanentes, así como en optimas condiciones de conservación. A menu-

do se refieren a estos buques como a la "Tercera flota más grande del mundo". En Long Beach, California, está presente el legendario Transatlántico *Queen Mary*, que es visitado por miles de personas, además es un hotel flotante y sus gigantescos comedores atienden a los huéspedes; debemos recordar su valiosa contribución en la Segunda Guerra Mundial en el transporte de tropas, principalmente de los EE.UU. a Europa; en cada viaje llevaban no menos de 15.000 soldados, normalmente se embarcaban 2.500 pasajeros; el viaje tomaba de 4 a 5 días a un promedio de 27 nudos. Un caso muy especial es la presencia en el puerto de Baltimore de uno de los pocos supervivientes de los famosos buques de carga tipo *Liberty* de 7.200 toneladas, que se construyeron en forma masiva durante la Segunda Guerra Mundial, batiéndose verdaderos récords; uno de ellos se construyó en 5 días. Este buque navega a lo largo de la Bahía Chesepeake por varias horas y los visitantes, además de visitar sus instalaciones, pueden apreciar una de sus interesantes atracciones que es su sala de máquinas, las antiguas plantas de triple expansión a vapor, similares a las que teníamos en los antiguos cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Esta tour se anuncia como "Viaje a la Historia". Estos buques conformaron numerosos convoyes que transportaron carga vital para el frente occidental en la Segunda Guerra Mundial.

Todos estos museos flotantes son, además, una valiosa contribución a la educación de las juventudes; permanentemente los colegios organizan excursiones y visitas como lo podemos apreciar en nuestro exitoso museo del BAP *Abtao* en el Callao.

En el presente caso me referiré a la inolvidable experiencia que tuve recientemente en el pasado mes de Junio al visitar más de 24 horas en Corpus Christy, Texas el legendario portaaviones USS *Lexington* (CVA-16) con más de 65 años a flote.

Esto fue posible precisamente por una excursión que organizó el colegio de uno de mis nietos que vive en Houston; así fuimos toda la familia de Houston a Corpus Christy en esta visita.

El embarque fue a las 10.00 horas a.m. hasta las 10.00 horas a.m. del día siguiente, allí almorzamos, tuvimos la cena y el desayuno; el alojamiento fue en la camareta de Oficiales de Mar, allí ubique mi austera litera al lado de uno de mis nietos, no hubo oportunidad de solicitar alojamiento para Oficiales Almirantes, me atuve a las normas del grupo democráticamente, la última vez que tuve esta experiencia fue el año 1957, cuando hice mi último Crucero de Verano como Cadete. Pero después de todo valió la pena, por lo que describiré a continuación, todo fue una experiencia viviente, evocar lo que sucedió en ese famoso portaaviones que participó en innumerables acciones en el teatro de operaciones del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial; mencionaré el clásico toque de silencio en esta camareta a las 23.00 horas y la diana que nos hizo saltar a las 07.00 horas. En la noche pensaba cuantos héroes que se alojaban aquí hace decena de años murieron en sus puestos de combate.

La visita

El ingreso es directamente por los Hangares, donde hay un despliegue de los antiguos aviones que inicialmente en la década de los años 40 del siglo pasado constituyeron su Grupo Aéreo embarcado siendo ellos: el F4F *Wildcat* caza de combate, F6F Hellcat caza de combate, *Grumman TBF Avenger* torpedero y los aviones bombarderos *Douglas SBD Dauntless*, artífices de la victoria de la batalla de Midway el 4 de Junio de 1942 en que en pocas horas inutilizaron y hundieron a los portaaviones, Japoneses *Kaga*, *Soryu* y *Akagi* y posteriormente al *Hiryu*. Estos aviones pertenecieron a los USS *Hornet*, USS *Yorktown* y USS *Enterprise*, que participaron en esa gloriosa batalla. En el extremo de proa se encuentra un mega teatro con capacidad para 200 personas, allí se proyectan películas con avanzados efectos visuales y sonoros sobre temas de aéreonáutica también en esta área se ubica una gran cafetería y tienda de regalos donde se pueden adquirir interesantes publicaciones sobre portaaviones así como videos y recuerdos.

Prácticamente todo el buque esta abierto al público y toma varias horas conocerlo, en visitas que se encuentran muy bien organizadas: la cubierta de vuelo, el puente, la parte de proa con sus maniobras de fondeo y amarre, la sala de turbinas, la sala de preparación de vuelos, el control aéreo, CIC, los alojamientos del almirante, comandante, oficiales y tripulación; talleres, enfermería y cafetería. En la cubierta de vuelo hay un conjunto de aviones que representan la totalidad de la aviación que embarcaron desde la década de los años 40 hasta nuestros días, aparte de ellos, se pueden observar en perfecto estado de conservación el F-4A *Phantom*, F-14 *Tomcat*, A-6 *Intruder*, A-7 *Corsair*, A-4 *Sky hawk* y F-18 *Super Hornet*, entre otros, que en algún momento operaron en esta cubierta, en el periodo de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría y así como cuando este portaaviones se desempeño como buque de entrenamiento para pilotos de portaaviones .

Estar en la cubierta de vuelo es una autentica experiencia, al evocar lo que aquí se vivió hace muchos años, como asunto anecdótico, está presente la replica del avión en que cayó en Vietnam, el senador Mc Cain, aspirante a la presidencia de los EE.UU. en las elecciones del próximo noviembre.

A lo largo de las visitas se presentan proyección de videos y despliegue de fotos y maquetas relacionadas a este portaaviones.



El USS Lexinton (CVA-16) actualmente es uno de los buques museo más grandes del mundo. Recibe numerosos visitantes diariamente.

Particularidades del USS *Lexington* (CVA-16)

Su antecesor fue el USS *Lexington* (CV-2) de la clase Lexington, cuyo gemelo fue el USS *Saratoga* que con los tres clase Yorktown: USS *Hornet*, USS *Enterprise* y USS *Yorktown* y los USS *Langley*, USS *Ranger* y USS *Wasp*, fueron los 8 portaaviones de la Flota de los Estados Unidos al inicio de la Segunda Guerra Mundial. El USS *Lexington* (CV-2) fue seriamente dañado en la Batalla del Mar de Coral, en Mayo de 1942, siendo irrecuperable el comandante del grupo de tarea decidió hundirlo y esto fue con dos torpedos disparados por el destroyer USS *Phelps*. Durante su corta carrera ganó dos Estrellas de Combate una de ellas por la Batalla del Mar de Coral. Originalmente fue diseñado como un crucero de batalla, poniéndose su quilla en 1921, fue convertido a portaaviones en 1922 y lanzando en 1925. Tuvo una eslora 888 pies y un desplazamiento máximo de 41.000 toneladas. Cuando se produjo su hundimiento, estaba en proceso de construcción el USS *Cabot* (CV-16), un clamor público pidió su cambio de nombre, lo que se aprobó, denominándolo oficialmente USS *Lexington*, uno de los 24 portaaviones de la clase *Essex*, el mayor programa de portaaviones de la historia de EE.UU., construidos en su totalidad durante la Segunda Guerra Mundial, 14 de ellos entraron en acción, ninguno fue hundido pese a que tuvieron serias averías de combate. El diseño de estos buques fue probablemente el mejor de todos los portaaviones construidos en su época y ellos ciertamente contribuyeron a la victoria de la guerra naval en el Pacífico. El USS *Lexington* entró en servicio el 17 de Febrero de 1943, originalmente tuvo 872 pies de eslora y 33.000 toneladas de desplazamiento máximo, 33 nudos de velocidad y su armamento comprendía 12 cañones de 5 pulgadas, 72 de 40 m.m. y 52 de 20 m.m. en montaje cuadruple. Su casco tuvo la particularidad de ser pintado de un color azulado, que más tarde veremos, fue motivo del apodo que le puso la famosa "Rosa de Tokio".



Originalmente fue diseñado como un crucero de batalla siendo transformado en portaaviones, Su quilla fue puesta en 1921 y lanzado en 1925 con un desplazamiento de 41.000 toneladas.

El historial de combate de este buque es impresionante, participó en las más importantes operaciones del Pacífico contra las fuerzas navales del imperio Japonés, principalmente en las islas Gilberts, Marshall, Marianas, Leyte, Luzón, Iwojima, entre otras.

El vicealmirante Marc Mitscher tuvo su insignia en éste buque como Comandante de la Fuerza del Tarea 58.

Fue conocido este buque con el apodo del "Fantasma Azúl", que se lo puso la famosa propagandista "La Rosa de Tokio", cuyo verdadero nombre era Iva Togure, ciudadana norteamericana de descendien-

tes japoneses, que estuvo visitando Japón en el momento del ataque a Pearl Harbor, y hablaba el clásico inglés, los japoneses la usaron como anunciadora en una estación de radio de Tokio y fue conocida como la Rosa de Tokio por las Fuerzas Navales del Pacífico; en cuatro oportunidades anunció falsa o erróneamente el naufragio de *Lady Lex* (otro de los nombres que se le dieron al USS *Lexington*), pero luego siempre reaparecía en combate; después de la rendición del Japón fue acusada de traición y condenada a prisión, pero posteriormente fue perdonada por el Presidente Gerald Ford en el año 1976 sobre la base que los japoneses la forzaron a ser esa *broadcast*.

Este buque sufrió en noviembre de 1944 un serio impacto de un ataque horizontal de un avión kamikaze; fue en la parte de popa de la Isla y está marcado con una bandera japonesa para que los visitanteslo noten, allí se puede leer que vino en vuelo horizontal a 250 millas por hora y como resultado del impacto murieron 50 tripulantes y hubo 132 heridos, y en videos se ve el increíble y destructor poder de ataque de los kamikaze.

En el hangar se muestra un gran cartel que describe los daños causados por este buque en sus acciones en la Guerra del Pacífico:

- 17 aviones batidos por la batería antiaérea
- 387 aviones derribados por la aviación embarcada.
- 635 aviones destruidos en tierra
- 588.000 toneladas de buques de guerra hundidos o dañados
- 497.000 toneladas de buques mercantes hundidos o dañados

Programas masivos de construcción de portaaviones, modernizaciones y últimos desarrollos

En una de las numerosas exhibiciones que se presentan a bordo de este legendario buque, me percaté de numerosas fotografías de portaaviones escolta, lo que me despertó curiosidad y ahora quiero presentarles sintéticamente las principales características de estos singulares buques, que en tan poco tiempo se lograron diseñar y construir.

La mayoría de ellos fueron conversiones de cruceros ligeros, buques mercantes y buques tanques. Su principal misión fue la escolta de convoyes; sobre todo cubrían protección antisubmarina, su mayor constructor fue el industrial Henry J. Kaiser que construyó los 37 de la clase "Casablanca" en sus astilleros de la Costa Oeste en el estado de Washington y Portland, Oregon.

En el cuadro número 1, se presentan las características más importantes de estos buques, indicándose cantidades y las clases correspondientes. El último programa de construcción de portaaviones durante la década de los cuarenta fue el de la clase Midway, se ordenaron seis y finalmente fueron tres, los USS *Midway*, USS *Coral Sea* y USS *F.D. Roosevelt*, sus quillas se pusieron entre 1942 – 1943, concluyéndose casi al final de la guerra. Fueron los de mayor tamaño y capacidades de su época, con 55.000 toneladas de desplazamiento máximo,

968 pies de eslora y transporte de 137 aviones.

Así entre 1941 y 1945 se construyeron en total 105 portaaviones, 24 clase Essex, 3 Clase Midway y 78 escoltas. Ahora brevemente veamos qué pasó en la postguerra, guerra fría y nuestros días. Se construyeron solo 19 en total: los 4 llamados super portaaviones, los de la Clase Forrestal, los USS *Forrestal*, USS *Ranger*, USS *Saratoga* y USS *Independence*.

Este programa abarcó de 1952 a 1959; fueron los primeros que se construyeron con la cubierta inclinada (*diagonal*), su desplazamiento máximo alcanzó hasta 78.000 toneladas y eslora de 990 pies, ya la proa era cerrada (*hurricane bow*). No quiero dejar de mencionar que un número aproximado de 15 de la clase Essex y los

CUADRO Nº 01

CLASE	CANTIDAD	PUESTA EN SERVICIO	DESPLAZ. MÁXIMO (T).	ESLORA (pies)	AVIONES EMBARCADOS	VELOCIDAD (en nudos)	OBSERVACIONES
Portaaviones logeros de flota	*2*	*1945*	*20.000*	*683*	*48*	*33*	-
Independence	*7*	*1942 - 1943*	*13.000*	*618*	*45*	*33*	*Se empezaron siendo cruceros ligeros*
Commencement Bay	*19*	*1944 - 1945*	*12.000*	*553*	*34*	*20*	*Se ordenó un mayor número, pero fueron cancelados; se concluyeron casi al final de la guerra*
Chenango	*3*	*1942*	*12.000*	*556*	*34*	*18*	*Fueron buques tanques convertidos*
Casablanca	*37*	*1943 - 1944*	*10.200*	*498*	*27*	*18*	*Se construyeron en 76 días. Originalmente se programó construir 50*
Bogue	*10*	*1942*	*8.300*	*494*	*21*	*16*	*Buques mercantes convertidos*
Total	*78*						

tres de la clase Midway fueron modernizados en la década de los 50 a todos se les reforzó la cubierta de vuelo y se les adicionó la cubierta diagonal, se les cerró la proa, mejoraron los ascensores y catapultas y se modificaron las Islas entre otros cambios, lo que expandió su tiempo de servicio, como el caso del USS *Lexington*; permitiéndoles pasar a la era de los aviones supersónicos.

Luego, entre los años 1956 a 1968 se da el último programa de Super-portaaviones convencionales, de desplazamientos máximos de 75.200 á 83.000 tonela-

das y esloras de 990 á 1072 pies, estos los cuatro de la clase "Kitty Hawk": los USS *Kitty Hawk*; USS *America*, USS *J.F. Kennedy* y USS *Constellation*; el único de estos ocho que queda en servicio es el USS *Kitty Hawk* cuya baja está programada para enero del 2009. En 1958 se puso la quilla y entró en servicio en 1961 el primer portaaviones nuclear, el USS *Enterprise*, y finalmente se construyeron los 10 nucleares de la clase Nimitz siendo el primero de ellos el USS *Nimitz* cuya quilla se puso en 1968, y le siguieron los USS *D. Eisenhower, Carl Vinson, T. Roosevelt, Lincoln, Washington, J. Stennis, Truman, Reagan* y, finalmente el *Bush*, que entrará en servicio el próximo mes de noviembre, saliendo de servicio el último portaaviones convencional el *Kitty Hawk*, con lo que la flota de EE.UU. quedará con 11 portaaviones.

Quiero concluir estos comentarios con una reflexión. Esta superpotencia construyó entre los años 1941 á 1945, cinco años, 105 portaaviones y entre los años 1952 á 2008, 56 años, solamente 19 de estos buques; podemos observar claramente dos escenarios completamente diferentes, uno fue de una guerra total en todos los océanos del planeta durante más de 5 años, la amenaza fue permanente y las líneas de comunicaciones fueron notablemente extensas, lo que requería un inmenso esfuerzo material, si se quería alcanzar una pronta victoria y el control de los mares.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, las marinas consideraron a los portaaviones como un arma útil para apoyar a los buques capitales (acorazados). Pero al final de la guerra los portaaviones se convirtieron en los buques capitales, categoría que hasta hoy mantienen.

Después de la postguerra, guerra fría y hasta nuestros días, las crisis son focalizadas y no son necesarios tantos medios, las amenazas son diferentes. Hoy estos formidables buques representan la pieza central del poder global de las Fuerzas Navales de EE.UU., presencia naval, disuasión y respuesta efectiva en el rol de lucha en la proyección del poder y muchos de los aviones de sus Alas Aéreas están en capacidad de recibir armamento nuclear.

No quiero dejar de mencionar una interesante información recientemente aparecida en la última revista *Naval Forces*: próximamente se iniciará el proyecto del próximo programa de 10 nuevos portaaviones nucleares, y será la clase Gerald Ford, ex presidente de los EE.UU., se construirá como todos los anteriores en los astilleros de Newport-News, en Norfolk, Virginia, el primero de ellos será el CVN-78 USS *Gerald R. Ford*, en investigación y desarrollo se invertirá US2.54 billones de dólares y en la construcción se tiene previsto un gasto de US$7.48 billones, de lo que resulta un total de 10.02 billones de dólares, gran diferencia con los costos del USS *Bush* originalmente fueron 4.975 billones de dólares y hubo un incremento de 857 millones de dólares por 3500 modificaciones por lo que se alcanzó los 5.822 billones de dólares. Se tiene previsto que el primer buque de esta clase se entregue en el año 2015, en que saldrá fuera de servicio el USS *Enterprise* después de 53 años de servicio, un verdadero record de un buque en servicio. El futuro USS *Gerald Ford*, que está

concebido para operar 52 años, comenzará a construirse el próximo enero. Un importante gran cambio será su Grupo Aéreo embarcado, una gran revolución tecnológica, se le denominará "Mixto" o sea que parte de los aviones serán tripulados (los Super Hornet F/A – 18 E/F) y a los no tripulados se les conocerá como UCAV (*Unmaned Combat air vehicles*), cuyas misiones claves serán: inteligencia-vigilancia, reconocimiento, supresión de defensas aéreas enemigas y variedad de misiones de ataque con diversas municiones. Este buque tendrá mejoras notables en el equipo de lanzamiento y recuperación y novísimas tecnologías en comando, control y comunicaciones. La cubierta será más amplia que los clase Nimitz y la Isla tendrá menor volumen.

Continuan los importantes servicios del *Lady Lex*

Fue el primer buque Extranjero en ingresar a la bahía de Tokio el 2 de septiembre de 1945, para la firma de la rendición incondicional del Japón, a bordo del acorazado USS *Missouri* (que hoy es museo flotante en Pearl Harbor, Hawai).

En diciembre de 1945 llegó a San Francisco, California, al poco tiempo (octubre de 1946) se decidió su pase a la Flota de Reserva del Pacífico hasta mayo de 1952, que con el conflicto de Corea fue asignado como portaaviones de Ataque (CVA), para lo que desde septiembre de 1953 hasta agosto de 1955 fue modernizado para adecuarlo a la era de los aviones Jet, para ello se le hicieron importantes modificaciones que alteraron sus características



Desde setiembre de 1953 hasta agosto de 1955 fue modernizado para adecuarlo a la era de los aviones Jet

principales, todo ello fue el resultado de las lecciones aprendidas de la experiencia en combate: se le incluyó la cubierta diagonal, se cubrió la proa para soportar mejor las condiciones adversas del mar, mejoras en los ascensores y catapultas, modificación de la Isla para recibir los nuevos sensores, mejoras en los aprestos de retención para los aterrizajes, optimización en control de averías, una escalera eléctrica para los pilotos, entre otras mejoras. Con todo ello el desplazamiento máximo aumentó de 33.000 a 42.000 toneladas, la eslora máxima de 872 a 910 pies, la manga máxima de 148 a 167 pies y podía transportar 70 aviones de diversos tipos. Al término de los trabajos fue asignado a la Séptima Flota del Pacífico, operando en Okinawa, Hong – Kong, Japón, Filipinas y Formosa. Posteriormente estuvo en alerta durante la crisis de los misiles de Cuba. En diciembre de 1962 es asignado a la Base Naval de Pensacola, Florida como portaaviones de entrenamiento, donde sirvió hasta noviembre de 1991; en este periodo siguió batiendo records

siendo uno de ellos inigualado, el de aterrizajes, el último piloto que aterrizó en su cubierta, en marzo de 1991 totalizó el número 493.248. Hollywood se aproximó a este buque en tres oportunidades, una de ellas en 1976 para que se filmara a bordo la película producida por Universal Pictures: La batalla de Midway, así estuvieron presentes en este buque los conocidos actores Glenn Ford, Henry Fonda y Charlton Heston; muchos tripulantes viendo la filmación comprendieron cómo habían sido sus antecesores.

En mayo de 1986, para el 75 Aniversario de la aviación naval el USS *Lexintgton* fue seleccionado para realizar un especial de televisión nacional con Bob Hope, Elizabeth Taylor y Sammy Davis; finalmente en 1987 se filmó a bordo la miniserie sobre la Segunda Guerra Mundial *War and Remembrance*, con Robert Mitchum, cuyo costo fue de 140 millones de dólares. Durante su largo periodo como buque de entrenamiento casi 29 años, llegó a calificar un promedio de 1500 pilotos anuales.

Fue reemplazado como buque de entrenamiento por el USS *Forrestal*, en noviembre de 1991 fue sacado de servicio y en febrero de 1992 se aprobó su permanencia en Corpus Christy, Texas, como Buque Museo y se abrió al público en octubre de 1992, donde es visitado por miles de personas, convirtiéndose en un ícono en la ciudad, se le anuncia como el "Museo en la Bahía" y así continúa la larga vida de este buque.

Al retirarme de este legendario buque, después de haber disfrutado de estar embarcado en él por más de 24 horas, en una auténtica experiencia viviente, me percaté del último cartel de los muchos que había observado durante mi visita, y se leía que el USS *Lexington* es uno de los buques más condecorados de la Flota de los EE.UU. con 11 estrellas de combate y una citación presidencial que dice:

"Por extraordinario heroísmo en acción contra las fuerzas enemigas japonesas en el aire, tierra y a flote en el área de la Guerra del Pacífico desde el 18 de Septiembre de 1943 al 15 de Agosto de



Retirado del servicio en 1991 fue designado Buque Museo y abierto al público desde octubre de 1992.

1945". Firmado Harry S.Truman. James Forrestal. Y así termino esta narración, sobre un buque que tan invalorable y extensos servicios ha prestado; en nuestros días sigue aún vigente y despertando admiración.

BIBLIOGRAFÍA

- Giberson ,Art *The Blue Ghost. The Ship That Couldnot Be Sunk*, 2000
- Janes Fighting, *Ships Of World War II,* 1946
- Janes Fighting, *Ships. 1969 – 1970*
- *Naval Forces* Nº 1 /2008, Vol. XXIX International Forum For Maritime Power
- Volunteers USS *Lexington,* Museum On The Bay USS *Lexington, The Blue Ghost,* 1993
- Weyers Flotten 2005 – 2007, *Warships Of The World. Fleet Handbook.*

El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1900

William Chamorro Serrano
Historiador UNMSM

I. INTRODUCCIÓN

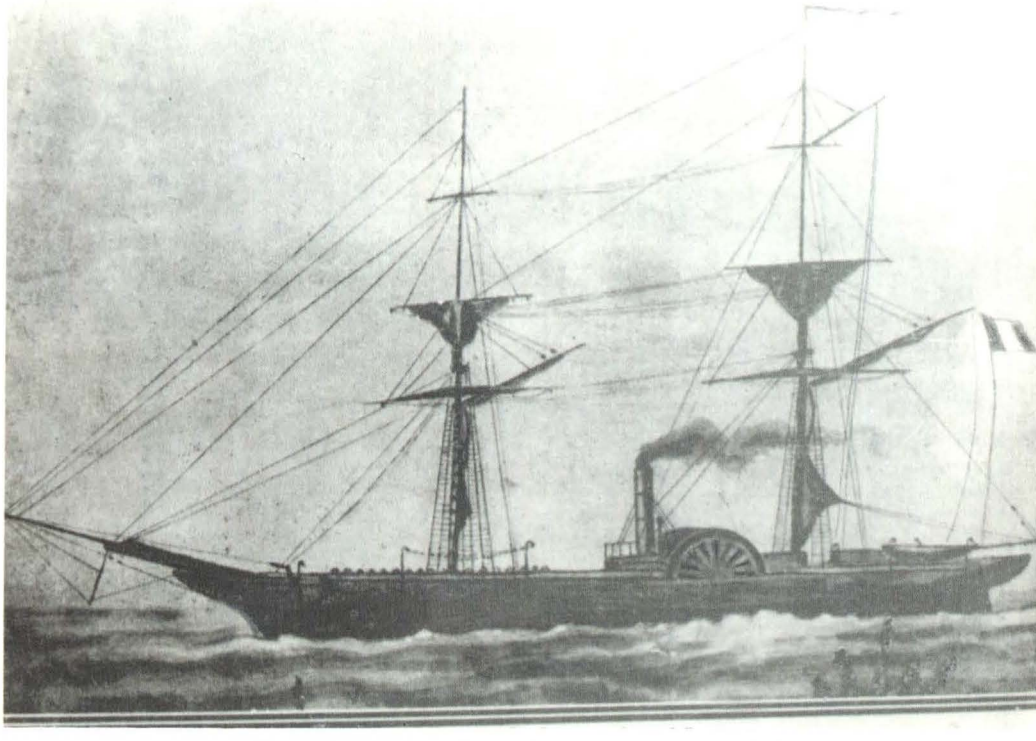
El presente trabajo pretende hacer un análisis de la estructura social de la Marina de Guerra del Perú, es decir, perfilar los estudios acerca del personal que conformaba esta institución. El marco temporal comprende desde los primeros años de la marina peruana, pasando por el periodo de transición del uso de los buques de vela por los buques de vapor, hasta finales del siglo XIX.

A lo largo de este periodo se hace visible una total transformación en la interrelación social a bordo de las diferentes unidades de la Armada nacional. Es en ese momento que cobró vital importancia la capacitación técnica tanto de Oficiales como del personal subalterno.

II. EL FACTOR HUMANO EN LA MARINA DEL SIGLO XIX

La Marina de Guerra del Perú fue una de las primeras instituciones organizadas por el Libertador San Martín en 1821, poco después de declarada la independencia. El poderío de la Marina de Guerra así como de cualquier otra institución recae fundamentalmente en el factor humano y no en el elemento material. El grupo humano que lo conformó fue muy variado en cuanto a su procedencia, estatus e intereses. Esta fue su conformación:

- Los Jefes y Oficiales. Los Jefes representan los grados más altos en la oficialidad como Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío. Los Oficiales representan a los Capitanes de Fragata hacia abajo.
- El Personal Subalterno. Es el grupo humano encargado de las labores y maniobras necesarias para hacer navegar un barco.



Vapor *Rímac*, primer buque de guerra a vapor del Perú.

La capacidad y destreza de los marinos, ya sean oficiales o subalternos, se demostró en su desempeño y en la forma de enfrentar los embates de la naturaleza como mares bravos y largas travesías, como aquella de la fragata *Amazonas* que dio la vuelta al mundo. Dicha nave zarpó del Callao el 25 de octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín, tocando los puertos de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica, arribando finalmente al Callao el 28 de mayo de 1858. El viaje fue muy accidentado y difícil pero sirvió como un excelente entrenamiento para todo el personal de abordo.

Al llegar a Hong Kong se debía carenar pero no se hizo por encontrarse en guerra la China contra el imperio británico. Por este motivo se siguió hasta Calcuta donde se limpió los fondos y se efectuó algunas reparaciones. En Calcuta estuvieron dos meses y medio. Por dicha época una terrible epidemia asolaba Asia, era el cólera que produjo miles de muertos; víctimas de ella perecieron abordo el cirujano Juan Esquivel, el guardiamarina Neriberto de la Torre Ugarte y 38 hombres. El viaje en total duró 19 meses y tres días y fue de gran provecho para la instrucción marinera de los 17 guardiamarinas (y no solo de ellos sino de la dotación completa) pues navegaron más de 41.277 millas náuticas, soportaron tres

temporales y temperaturas entre 7 a 33 grados. De la dotación completa murieron 20 en navegación y 46 en puerto.[1]

Otra demostración de la valentía así como pericia marinera tanto de oficiales como subalternos de la Armada fue el viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* desde el Atlántico hasta el Callao. La travesía duró desde el 12 de enero de 1869 al 1 de mayo de 1870, debiendo soportar un viaje lleno de contratiempos y dificultades. Era la primera vez que monitores de río realizaban una travesía tan larga y accidentada. Además, tenían elementos en contra como la poca capacidad marinera de los buques, la indisciplina de las tripulaciones contratadas en los EE.UU. y que finalmente fueron licenciadas en Río de Janeiro, las complicaciones políticas con España y Cuba y, finalmente, la opinión publica en contra, porque debido a tener una obra muerta muy baja, nadie le auguraba un viaje exitoso.



Personal subalterno en rutina de lavado de uniformes, en el crucero *Coronel Bolognesi* 1907.

Estos monitores fueron comprados en octubre de 1867 a la Casa Alexander Swift, que había puesto a la venta nueve monitores de río construidos durante la Guerra de Secesión pero que nunca entraron en combate. De ellos, el *Oneota* y el *Catawba* fueron comprados y rebautizados como *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Al tener solo 30 cm de francobordo, cualquier temporal podía dañarlos. Viajaron remolcados y al llegar al Callao solo pudieron servir como baterías flotantes de puerto. El *Manco Cápac* se hundió el 7 de junio de 1880 en Arica y el *Atahualpa* también se dejó hundir en el Callao en enero de 1881.[2]

Un aspecto que debemos resaltar en esta época es la inadecuada cobertura sanitaria. Muchos marinos perecieron a causa de diversas enfermedades sin cura para la época, tales como males estomacales y la tuberculosis. Cuando no había una total recuperación se les daba de baja por "ser inútiles al servicio naval". Esto podía ser tanto para los subalternos como para los oficiales. Por ejemplo, el Alférez de Fragata Hercilio Santiago sufría de un mal hepático, el que se complicaba por el clima tropical de Iquitos, por lo que

1. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984, pp. 251-253
2. Castañeda Martos, Alicia. *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico, 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991, pp. 12-13

solicitó licencia para viajar a Londres en donde había un clima frío, que fue el recomendado por médicos brasileños de Pará. El Alférez Hercilio Santiago viajó en el bergantín inglés *Florista* con dirección a Liverpool el 22 de abril de 1864.[3]

2.1 Aspectos sociales y educativos en los jefes y oficiales

La educación siempre ha estado ligada al estatus social en todas partes. En el Perú independiente no podía ser de otra manera, pues tal como sucedió en la Colonia, a la educación formal solo podía acceder una minoría de la élite económica y social. De esta manera, desde los inicios de la historia naval, los oficiales de la Marina pertenecieron al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político.

Como en el caso británico, nuestros oficiales eran parientes o tenían amigos pertenecientes al cuerpo diplomático, parlamentarios o funcionarios públicos de elevada categoría. La diferencia con la Marina Británica radicaba en que ella sí estaba conformada en gran porcentaje por la clase media (50%) y hasta por la clase baja (7%), debido a que ellos sí podían acceder a la educación formal.[4]

Los Jefes y Oficiales estaban divididos en dos grupos:

- Los Oficiales del Cuerpo General, llamados "Oficiales de guerra" incluían en sus filas a quienes, ingresando como Guardiamarinas, podían ascender hasta el grado de Contralmirante.
- Los Oficiales del Cuerpo Político eran llamados "Oficiales mayores"; incluían al Cirujano de Primera clase, los Comisarios de marina, Oficiales Primeros, Oficiales Segundos y Oficiales Terceros.

Al crearse la Marina de Guerra del Perú se siguió el modelo educativo español y luego el modelo educativo británico por el motivo siguiente: El sistema educativo español reposaba en una antigua y rica tradición cosmográfica que tuvo su punto más alto en el siglo XVI, cuando se pudo explorar nuevas tierras gracias a los descubrimientos. Pero a partir del siglo XVIII la educación naval decae científicamente, de esta manera, la educación naval era más teórica en la tradición española, mientras que en Gran Bretaña la formación era más práctica.

Debe destacarse además que en el siglo XIX se dio un "estado de vacilación", es decir, que se suscita un ambiente de cambio que se vivía a partir de la aparición de los buques a vapor. La aparición de este tipo de naves no fue solo un reemplazo de unos por otros, sino que fue todo un proceso de cambio tecnológico, mental y de costumbres.

Durante las épocas de la navegación a vela, se le dio gran importancia al as-

3 Archivo Histórico de Marina. Serie: Comandancia General, 1864

4 Romero Pintado, Fernando. Historia Marítima del Perú. La Republica 1850-1870 tomo VIII Vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1984, pp. 124-125

trónomo, al maniobrista o al caudillo del abordaje, pues de ellos dependía llevar una navegación correcta, llegar a puerto seguro, realizar maniobras en las velas, así como la reparación y mantenimiento del casco. El caudillo del abordaje debía dirigir correctamente a sus hombres en un combate. El buque de vela había producido un profesionalismo empírico, el cual se incrementaba con la experiencia hasta convertirlos en "*viejos lobos de mar*". Las maniobras marineras eran muy complicadas y peligrosas, requerían valor y fortaleza física, afinaban el ojo marinero, lo que consolidó un mundo de dureza y brutalidad, abordajes, flagelación y castigo físico así como alcoholismo.

El constante avance tecnológico motivó la aparición de los barcos a vapor, lo que obligó a los oficiales a dedicarse al estudio y la investigación con las consecuencias inevitables: enfrentamientos entre los viejos y los jóvenes marinos, refinamiento en la calidad humana, se reduce la brutalidad y la dureza, se empieza a "quemarse las pestañas" estudiando los libros.

A lo largo del siglo XIX la instrucción naval a los oficiales y guardiamarinas fue muy accidentada y con muchas interrupciones en el funcionamiento de la Escuela Naval hasta después de la Guerra del Pacifico. En todo este tiempo recibió varios nombres como: Escuela Central de Marina, Colegio Central Militar, Colegio Militar, Colegio Naval Militar e Instituto Militar. Un pequeño esbozo de su historia sería el siguiente:

Desde la época colonial hubo interés por formar marinos desde el punto de vista práctico y científico. Por ello se fundó una Academia Náutica en 1657, la misma que fue clausurada en 1709. Sin embargo, el 1 de noviembre de 1793 el virrey Gil de Taboada creaba la Academia Real Náutica de Lima, la que se instaló en dos habitaciones del Palacio del Virrey.[5]

En cuanto al alumnado se tiene que en 1804 había 13 alumnos en la Academia y durante 1805 y 1806 se registran 19 alumnos en tierra y 3 navegando cada año. Ese último año el Virrey Abascal dispuso que se le diesen cuatro ambientes en el Cuartel de Los Desamparados para su mejor funcionamiento.

En 1817 se realiza el traslado de la Academia hacia el viejo local del hospital del Espíritu Santo. Durante 1817 y 1818 el alumnado disminuyó notablemente llegándose a contar solo siete alumnos en la Academia y dos navegando.

Con la llegada del Libertador San Martín y al crearse también la Marina de Guerra del Perú se mantuvo la preocupación en formar oficiales peruanos. Para ello se consideró que la antigua Academia Real Náutica reiniciase sus labores como Escuela Náutica o Escuela Central de Marina. Para tal fin se encomendó al ex maestro Piloto Eduardo Carrasco para que con el grado de Teniente Primero se hiciera cargo de la Dirección desde el 1 de noviembre de 1821. Uno de los requisitos indispensables era ser hijo legítimo. Esta Escuela inició sus actividades como un Instituto de alumnos externos. El Pro-

5. Ortiz Sotelo Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú, Primera parte. (1657-1850)*, p. 60

grama de Instrucción contemplaba las siguientes materias: aritmética, geometría, trigonometría, cosmografía, dibujo, cartografía y manejo de instrumentos.

Los alumnos de la Academia, al concluir sus estudios, podían ser llamados al servicio de la Marina de Guerra como Guardiamarinas o prestar sus servicios en el cuerpo de Pilotos tanto a la Marina de Guerra como a la Mercante. Por aquella época se dio la costumbre de embarcar algunos alumnos según recomendación del capitán del buque, los mismos que eran ascendidos a la clase de Guardiamarinas previa solicitud al Ministro del Ramo. De esta manera se graduaban junto con los egresados de la Escuela Central. A la larga esto produjo descontento pues no contaban con la suficiente instrucción.

El 14 de noviembre de 1821 apareció en la *Gaceta del Gobierno* un bando llamando a la juventud peruana al servicio de su Marina. Antes de terminar el mes, más de veintiún nombramientos fueron realizados.[6]

Casi inmediatamente la mayoría de estos jóvenes entró en acción, sobre todo en el primer bloqueo a puertos intermedios. En diciembre de 1821 se recurrió a la casa de Niños Expósitos, con el fin de que destine a 10 o 20 muchachos entre los 12 y 14 años para el aprendizaje de la navegación por medio de la práctica a bordo. Estos muchachos se embarcaron rápidamente en la fragata *Montezuma*.

Al terminar la Primera Expedición a puertos intermedios,[7] la Comandancia General de Marina dispuso que solo permaneciesen a bordo los Guardiamarinas más destacados, debiendo pasar estos a la fragata *Protector*.

José de la Riva Agüero, primer Presidente del Perú (elegido por el Congreso Nacional el 27 de febrero de 1823 y cesado en sus funciones por el mismo Congreso el 23 de junio), creó la Academia Militar por medio de un Decreto fechado el 8 de marzo de 1823. En este centro deberían estudiar tanto los Guardiamarinas como los cadetes militares. Estipulaba que nadie podía servir de Guardiamarina en la escuadra sin haber estudiado el tiempo necesario y presentado los exámenes correspondientes.

Contaba la Academia con teodolito, cronómetros, compases, mapoteca y biblioteca. Las clases eran de enero a noviembre, en que los alumnos debían ser examinados públicamente ante el Comandante General de la Marina, siempre y cuando hubiesen satisfecho previamente al Maestro Carrasco. En Junio de 1823, debido a la ocupación de Lima por las fuerzas realistas, la Academia se trasladó al puerto del Callao. Recién el 24 de enero de 1825 pudo reiniciar sus labores en

6 Ibíd, p. 89

7 Las Expediciones a Puertos Intermedios tuvieron como objeto desembarcar en los puertos intermedios de la costa para hostigar a los realistas. La primera de ellas estuvo a cargo del General Rudecindo Alvarado y terminó en fracaso al ser derrotado en las batallas de Torata y Moquegua. El nuevo Presidente, tras el motín de Balconcillo, fue José de la Riva Agüero, quien organizó la Segunda Campaña. Estaba al mando del General Andrés de Santa Cruz. Se obtuvo una victoria no decisiva en la batalla de Zepita el 25 de agosto de 1823, tras lo cual el ejército emprendió una retirada hacia el mar, tan rápida que la fuerza se disolvió en el camino.

el local de Desamparados. Los alumnos eran 11, de los cuales 3 eran guardiamarinas.[8]

El 5 de agosto de 1826 se clausuró la Escuela debido a problemas personales entre Carrasco y el libertador Bolívar. Al alejarse Bolívar del Perú, el gobierno presidido por Santa Cruz promulgó el 30 de noviembre de 1826 un decreto estableciendo en la capital un colegio militar para formar en él a los oficiales del ejército y marina. Tuvo como local una parte del colegio de San Pablo. Se nombró como Director al Comandante General del Cuerpo de Artillería Coronel Rafael Jiménez. Las clases deberían empezar el 1 de mayo de 1827 y durarían 4 años. Los dos primeros años eran de estudios comunes para los guardiamarinas y los cadetes del ejército; estudiaban los siguientes cursos: aritmética, álgebra, geometría y trigonometría lineal y esférica. Luego continuaban con la aplicación del álgebra a la geometría, principios elementales de cálculo diferencial e integral y la mecánica.

El 2 de diciembre de 1826 se volvió a reabrir la Escuela clausurada en agosto. El director Carrasco fue repuesto en su cargo el 2 de marzo de 1827 reiniciando sus clases el 23 de abril. El terremoto del 30 de marzo destruyó el local de Desamparados por lo que se utilizó una parte del convento de San Francisco.

El 14 de mayo de 1832 se expidió un Decreto Supremo, en virtud del cual la Escuela Central de Marina quedó incorporada al colegio militar. Los 17 guardiamarinas se incorporaban así a las compañías de cadetes.[9] Los cursos que aprendían eran trigonometría esférica, cosmografía, navegación, aplicación a la astronomía, hidrografía, levantamiento de planos hidrográficos, pilotecnia y maniobra. Habían cursos comunes con la sección militar tales como lógica, ética, geografía e idiomas. Se dispuso también que todo Guardiamarina que no hubiese pasado por la escuela se desembarcase e ingresara al colegio militar hasta el término de sus estudios profesionales en la Sección Marina. De esta manera 10 Guardiamarinas tuvieron que desembarcarse. Esta absorción de la Escuela Central por parte del Colegio militar ocasionó una pérdida de autonomía en quienes dirigían la formación de los guardiamarinas. Dicha fusión respondió a graves restricciones presupuestales que el Gobierno impuso.

En 1833 el Comandante General de la marina, Capitán de Navío García del Postigo, propuso al Ministro de Guerra y Marina la creación de dos escuelas náuticas, que estarían ubicadas en Paita y Arica, para instruir a buenos pilotos para los buques de la Armada, ya que ésta dependía únicamente de pilotos extranjeros. En 1834 se reabrió la Escuela Central de Marina como ente autónomo desligándose del Colegio Militar.

Los movimientos revolucionarios de enero de 1834 y enero de 1835 motivaron el cierre de la escuela, porque los alumnos

8 Oortiz Sotelo Jorge, ibíd., p. 101

9 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de Guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984, p. 52

debieron embarcarse en los buques. Como castigo, Orbegoso, luego Santa Cruz, desactivaron la mayor parte de los buques, pasando al retiro a varios oficiales.

El 8 de enero de 1840 el Presidente Gamarra firmó dos decretos importantes: restablece la Escuela Central de Marina y crea una Escuela Náutica en el puerto de Paita. Como director de ambas escuelas fue nombrado el comandante Eduardo Carrasco. El local destinado fue el que ocupaban en la Biblioteca Nacional antes de su fusión con el Colegio Militar en 1832. Además, se destinó al pailebote *Vigilante* para las prácticas navales.

Los alumnos eran externos, su enseñanza era costeada por el estado, abarcaba dos niveles de estudio. En el primero se enseñaba aritmética, álgebra, geometría especulativa y práctica, y trigonometría lineal y esférica. El segundo nivel contemplaba aplicación de álgebra a la geometría mecánica, maniobra, cosmografía, pilotajes, principios generales de dibujo y su aplicación a la formación de planos.

Los exámenes eran de dos tipos: públicos y privados. A los exámenes públicos solo podían aspirar aquellos que hubieran obtenido calificativos de excelente y sobresaliente en los exámenes privados. Se realizaban los días 24 y 25 de diciembre de cada año y podía asistir el público interesado; previamente había sido anunciado en el periódico oficial.

La disciplina era mantenida de acuerdo a sanciones que iban desde el consejo hasta el castigo físico para las faltas leves. Las faltas graves podían ser sancionadas con el arresto en el calabozo, con o sin comunicación y el cepo de pies o cabeza, sin o con abstinencia. Los alumnos no podían embarcarse sino hasta completar su instrucción en la Éscuela.[10]

La Escuela Náutica de Paita fue creada el 8 de enero de 1840 mediante la expedición del decreto supremo firmado por el Presidente Gamarra. Dependía directamente de la Escuela Central de Marina. Su régimen de educación fue muy parecido al de la Escuela Central de Marina, aunque un poco más flexible tanto en lo académico como en lo disciplinario. La enseñanza era gratuita y los alumnos asistían en condición de externos. El uso del uniforme no era obligatorio. El título final de Tercer Piloto debía ser otorgado, luego de aprobar el examen ante el Director de las Escuela Náutica.

Se encomienda la función de maestro y subdirector de la Escuela de Paita al Teniente Segundo Francisco Carrasco, enviado personalmente por el Director el capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director de las Escuelas Náuticas de la República.

Los cursos que se dictaron fueron entre otros, Tratado de aritmética, geometría especulativa, trigonometría rectilínea, geometría práctica, trigonometría esférica y cosmografía. Sin embargo, la escuela tuvo que cerrar en 1842 porque Francisco Carrasco tuvo que embarcarse. En 1843 el vapor *Rímac* realizó un viaje de instrucción a China, otro hecho muy importante para la instrucción de la tripulación.

10 Ortiz Sotelo, Jorge, ibíd, p. 173

Por Decreto Supremo del 15 de Octubre de 1849, el presidente Castilla restableció la Escuela Central de Marina como centro de instrucción de los futuros oficiales, totalmente separado de la Escuela Militar. A partir del siguiente año los guardiamarinas ya pudieron embarcarse en buques ingleses, franceses, norteamericanos, así como en la Pacific Steam Navigation Company.[11]

Entre los años 1857 y 1867 la Escuela Central se unió nuevamente con el Colegio Militar. Por Decreto del 26 de octubre de 1870, expedido por el Presidente José Balta, se procedió a la instalación de la Escuela Naval a bordo del vapor transporte *Marañón.*[12] Debía tener la Escuela 40 alumnos, todos hijos legítimos entre 14 a 17 años[13]. El primer director que tuvo el plantel fue el Capitán de Navío Camilo Carrillo, comandante de aquel buque. Por otro lado, según una Resolución Suprema del 14 de julio de 1870 se disponía que todos los Alfereces de fragata recién ascendidos y los Guardiamarinas debían presentar los certificados con los que demostrasen haber concluido sus estudios profesionales. De no hacerlo, pasarían a completar sus estudios en la Escuela Naval[14].

Otros requisitos que se exigían para el ingreso a la Escuela Naval era ser hijos de padres notoriamente honrados y haber completado la instrucción media. El Plan de estudios duraba cuatro años, los gastos eran compartidos entre el Estado y los padres, además se comprometía a los graduados a servir en la Armada y en caso de culminar los estudios, debía reintegrar las pensiones que el Estado hubiese pagado por él.[15]

2.2 Aspectos sociales y educativos en el personal subalterno

El personal subalterno de nuestra Marina de Guerra estuvo conformado por:

- Los Oficiales de mar
- Los marineros y grumetes
- Los extranjeros

2.2.1 Los Oficiales de mar

Eran los encargados de las refacciones y compostura en los buques como son: Contramaestres, Guardianes (que a órdenes del Contramaestre cuidaban de las armas y la bodega), carpinteros, calafates,

11 Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976, p. 241

12 El vapor *Marañón* (ex *Habana*) fue construido en 1864 y comprado a los EE.UU. en 1867 para el remolque del monitor *Manco Cápac*. Al culminar su viaje desde New Orleans hacia el Callao, mostró averías irreparables en su casco y en su máquina por lo que fue destinado a servir como Escuela Naval flotante.

13 Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6, p. 257

14 Carvajal Pareja, Melitón, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1870-1876,* tomo IX, vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992, p. 159

15 Carvajal Pareja, Melitón, ibidem, pp. 159-161

herreros, veleros, cocineros y otros. Su denominación provenía de los tiempos coloniales y algunos oficios desaparecieron en el tiempo como: armero, maestre de víveres, sangrador, cocinero de equipaje y de cámara, maestro de velas y farolero. Aunque, por otro lado, también se crearon nuevos oficios como: Maestro de armas (Oficial de mar encargado de la disciplina), patrón de lancha, mayordomo, timoneles y artilleros.[16]

2.2.2 Los marineros y grumetes

En todas la marinas del mundo, incluyendo a la británica, los marineros y grumetes provenían de distintas nacionalidades desde tiempos antiguos. En el caso peruano los tripulantes convivían con gente de mal vivir, presos y mercenarios, ya que hubo escasez de voluntarios para completar las dotaciones de los buques. Debemos resaltar que la población costeña era escasa y la población andina no se acostumbraba a la vida marina. Por otro lado, los chinos y sus descendientes trabajaban en las haciendas costeñas o se dedicaban a pequeños negocios en el sector servicios.

Para poder incrementar la cantidad cada vez más necesaria de marineros en los buques se echó mano de los matriculados en los Tercios Navales y los enganches de gran cantidad de extranjeros. También se usó dos instrumentos muy eficaces creados por la marina Británica a fines del S. XVIII: la leva y la conscripción. La leva o reclutamiento se daba contra la voluntad de la persona, es por ello que fue declarado ilegal en la constitución de 1860. El servicio militar fue origen de muchos abusos por lo que existió constantes huidas de la gente del campo y también de la ciudad para evitar las levas. Este malestar generado por las levas obligatorias, sumado a las malas condiciones de vida abordo, a la falta de pago puntual, motivó la generación de gran cantidad de motines y rebeliones a bordo de los buques.x

2.2.3 Los extranjeros

Los barcos y galeones españoles que surcaron aguas peruanas desde la época colonial, tenían como dotación a una gran cantidad de extranjeros. Al iniciarse la época republicana esta cantidad se redujo para dar paso a los marinos peruanos. Sin embargo, al iniciarse la época de la propulsión de buques por máquinas de vapor, así como del impulso de la actividad metalmecánica en la Fundición Naval de Bellavista, fue necesario traer del extranjero a personal calificado en estas actividades.

En su mayoría fueron británicos y norteamericanos conocedores de las máquinas de vapor y de talle-

16 Romero Pintado, Fernando, ibidem, p. 184

res mecánicos. En algunos casos se hallaban en un nivel superior a los Oficiales de mar en cuanto a los sueldos y al rango que se les concedía. Los primeros contratos con norteamericanos fueron hechos para el vapor *Rímac*. Otros llegaban como dotación de los buques de guerra comprados, otros fueron enganchados en el Perú por ser desertores de los barcos mercantes de su país. Sin embargo, tenían que ser devueltos a su país de origen, por lo que no había una garantía en cuanto al tiempo que servirían a bordo.

Otro grupo humano muy presente en las dotaciones de los buques fue el chileno, sobre todo desde que se presentó el conflicto con España. Otros fueron contratados para emplazar los cañones de grueso calibre y otros para servir como artilleros de Preferencia, condestables y maquinistas en los buques de guerra. La mayoría de los extranjeros no abandonaron los buques en tiempo de guerra, ya sea con España (1866) o con Chile (1879) al punto de que el monitor *Huáscar*, al ser capturado, tenía entre su tripulación a muchos extranjeros.

2.2.4 La Instrucción Naval

Como se explicó anteriormente, eran continuos los motines y rebeliones en los diferentes buques. Generalmente eran como protesta al mal trato, a la falta de alimentación y vestuario. Las largas travesías en condiciones antihigiénicas originaron epidemias de tuberculosis y otras enfermedades. Por entonces no existía un tratamiento contra dicha enfermedad, por lo que el Ministerio de Guerra y Marina daba licencia a dichos enfermos para que viajaran a otros lugares con mejor clima y así "curar sus males". Todo esto motivó un clima de tensión y conflicto a bordo de las unidades.

El interés por estructurar de un modo ordenado la preparación e instrucción del personal subalterno de la Armada surgió recién poco antes de la guerra del Pacífico. Antes de ello, solo hubo pequeños intentos, uno de ellos fue en diciembre de 1821, cuando las autoridades decidieron acudir a la Casa de Niños Expósitos para que seleccionaran a 10 o 20 de los jóvenes allí albergados, que tuvieran entre 12 a 14 años, para que pudieran aprender las técnicas de navegación a través de las prácticas en las embarcaciones. Otra iniciativa fue en la década de 1840 con el fin de organizar eficientemente las Milicias Navales que estaban conformadas por toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matrículas correspondientes. Es decir, todos aquellos cuya actividad estuviera relacionada con el mar y la marina mercante debían inscribirse en los diferentes puertos para poder contar con una fuerza de reserva útil en el futuro.

Los Tercios Navales correspondían a los departamentos de Piura, La Libertad, Lima, Arequipa y Moquegua, cada uno tenia como sede a los puertos de Paita, Huanchaco, Callao, Islay y Arica. De los Tercios navales se reclutó a las tripulaciones de los buques, pero es con la llegada de los buques a vapor cuando se empieza a tecnificar a las dotaciones.[17]

La tripulación a lo largo de estos años pasó por un proceso de transformación en lo tecnológico. Pues al igual que en el caso de los Oficiales, la constante tecnificación obligó a la incorporación de elementos cada vez más profesionales dentro de la institución, especialmente con la llegada de los primeros buques a vapor ya que las máquinas eran mucho más complejas, los cañones eran menos numerosos pero de mayor avance tecnológico, por lo que necesitaron personal más especializado que los manipulara.

La primera iniciativa surgió en 1850 y se consolidó con el Decreto Supremo de 1852, mediante el cual se creó la Escuela de Aprendices de Bellavista para el personal de Maestranza de la Factoría de Bellavista. También se notó la necesidad de crear una Escuela de artillería naval[18].

En 1877 se continuó con la instrucción profesional del personal subalterno, cuando se dispuso la creación de una Escuela de Maquinistas para capacitarlos en el manejo de las máquinas de los buques de guerra y también para realizar las adecuadas reparaciones de las mismas. Para entonces, los responsables de las máquinas de los buques de la Armada eran casi todos extranjeros, esto además producía cierto ahorro para el Estado, ya que a los maquinistas peruanos se les podría pagar sueldos menores que los que habitualmente eran percibidos por los extranjeros.

Al año siguiente, el temor frente a un posible conflicto bélico llevó a la creación de una Escuela de Condestables. Tenía como fin solucionar el grave problema padecido por nuestra Armada que era la falta de artilleros diestros. Por la misma época también se dispuso la creación de una Escuela de Grumetes, la cual debía funcionar a bordo de la fragata *Apurímac*. Si esta Escuela hubiera funcionado un poco antes, tal vez habríamos llegado a la guerra con Chile con una mejor preparación en las tripulaciones. Terminada la guerra, en 1886, se dispuso su reapertura en los castillos del Real Felipe del Callao, debido a la carencia de buques apropiados. En 1888 se ordenó que la Escuela de Grumetes junto con la Escuela Naval se esta-

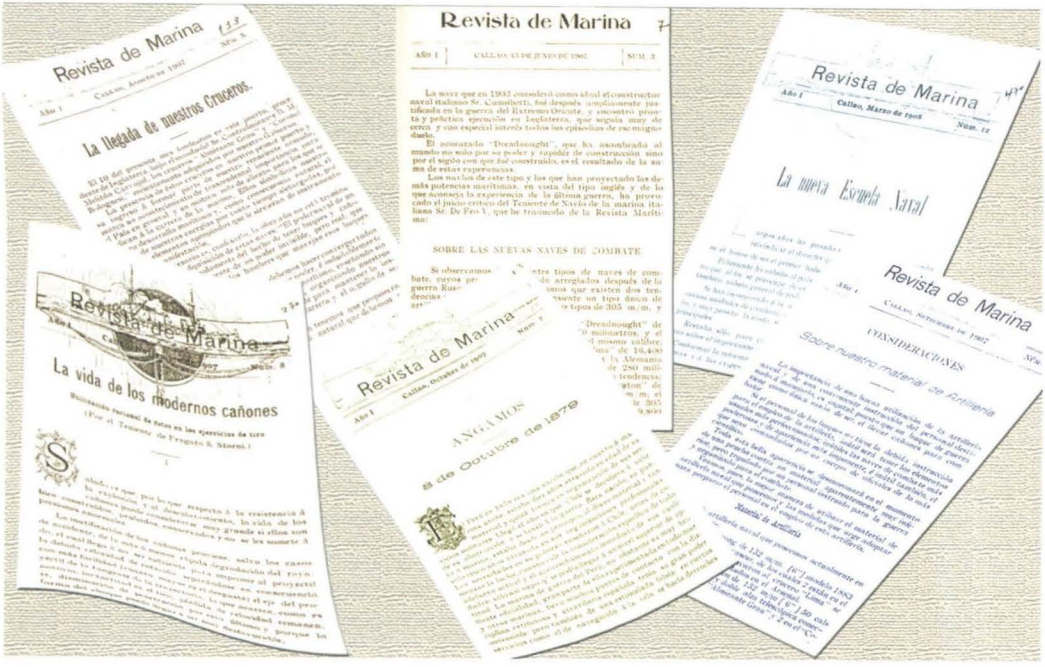
17 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima Marina de Guerra del Perú, 1984, pp. 114-115

18 Romero Pintado, Fernando, ibídem, pp. 188-189.

blecieran a bordo del vapor *Perú*. En ese mismo año se restableció la Escuela Náutica de Paita, lo cual fue muy importante para la preparación del personal subalterno de la Armada. De esta manera, apreciamos cómo los esfuerzos por proveer a los buques del personal apropiado se logró recién a partir del fin de la Guerra con Chile.

BIBLIOGRAFÍA

1. Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-193,* Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6.
2. Bourdieu, Pierre, *La Distinción. Criterio y bases sociales del Gusto*, Madrid, Taurus, 2000.
3. Castañeda Martos, Alicia, *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico: 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991.
4. De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984.
5. Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851,* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976.
6. Galin, Pedro, Julio Carrión, Óscar Carrillo. *Asalariados y clases populares en Lima.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1986.
7. Jonson, Jhon, *Militares y sociedad en América Latina.* Buenos Aires, Ediciones Solar, 1966.
8. Masterson, Daniel, *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre relaciones civiles militares: 1930-2000*, Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
9. Ortiz Sotelo, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1850).*
10. Sánchez, Luis Alberto, *El Perú: Nuevo retrato de un país adolescente.* Lima, Mosca azul Editores, 1988.
11. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984.



Sucedió hace un siglo

Teniente Primero CC
Jessica Alvarado Chávez

Crónica Nacional

LLEGADA DE LA FLOTA NORTEAMERICANA

El crucero *Coronel Bolognesi* se hizo a la mar el 16 de Febrero con el fin de recibir a la flota Americana que, comandada por el Contralmirante Evans, se dirigió a la costa occidental de la República del Norte.

El día 17 a 04:00 a.m. el *Coronel Bolognesi* se puso en comunicación inalámbrica con el *Panther*, buque taller de la flota, que navegaba en demanda del Callao, en convoy con los buques frigoríficos *Culgoa* y *Glacier*.

El *Panther* que se hallaba a 70 millas del *Coronel Bolognesi* dio noticias exactas de la flota, que se encontraba a una distancia de 285 millas aproximadamente.

El día 18 a las 11:45 el *Coronel Bolognesi* pudo ponerse en comunicación con el buque Almirante. Entonces el Comandante, Capitán de Navío Juan M. Ontaneda, trasmitió al Contralmirante Evans, el siguiente texto:

"Almirante Evans"

The President of Peru has instructed me to anticipate to you his cordial salute and to offer to the squadraon under your command the affectionate welcome of the Peruvian nation.

If you have not objection, I shall comply with the instructions received by scorting the flag-ship to Callao.

Captain Ontaneda.- Comanding Peruvian cruiser *Bolognesi.*

Poco tiempo después, nuestro Jefe, recibía la siguiente respuesta:

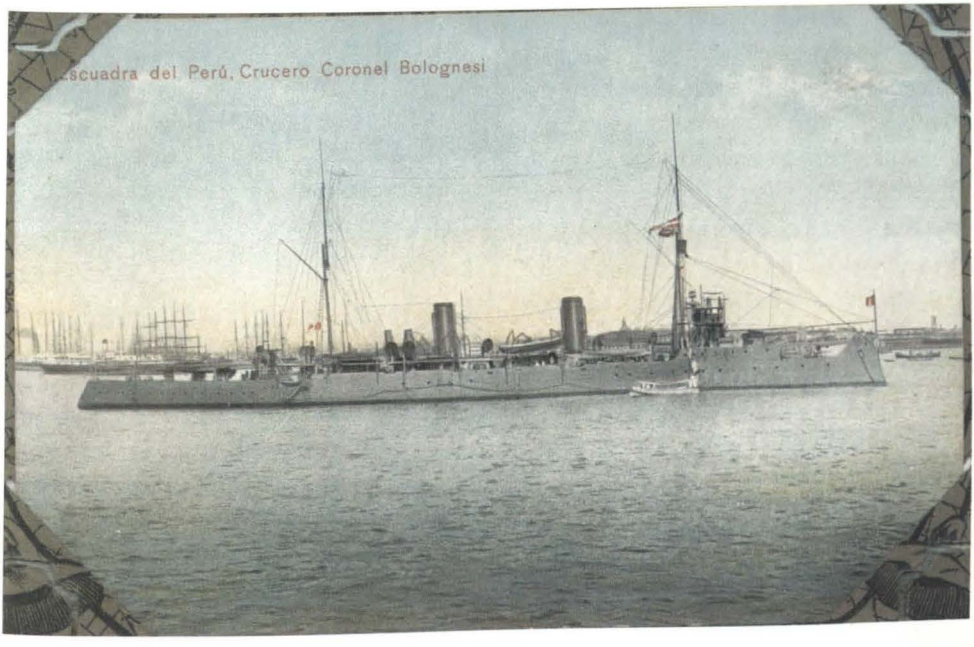
Captain Ontaneda.-

The Commander in Chief of the Atlantic Fleet begs to return his thanks and the thanks of his Officers and men for the affectionate welcome of the Peruvian nation extended by President of Perù. I shall request our minister to Perù to express these sentiments more fitfully arrival at Callao I shall consider it an honor to receive your escort and beg that you will goin at your converaince.

Will you Kindly give us your latitude and longitude at noon.

Evans.

A las 11 y 45 a.m del día 19 el *Coronel Bolognesi* avistó los humos de la flota, y una hora después se hallaba unido a ella. Después de hacer los saludos y honores de ordenanza, que fueron contestados por el buque Jefe *Connecticut*, se unió a la flota y la escoltó hasta el Callao, donde fondearon el día 20 a 09:00 horas.



La escuadra del Contralmirante Evans se hallaba compuesta de 16 acorazados, formando dos escuadras de cuatro divisiones, en la formación siguiente:

PRIMERA ESCUADRA

Primera División

- *Connecticut.* Buque insignia del Contralmirante Evans. Comandante Hogo W. Osterhaus.
- *Kansas.* Comandante Carles E. Vreeland
- *Vermont.* Comandante William P. Porter
- *Louisiana.* Comandante Richard Wainwright.

Segunda División

- *Georgia.* Buque insignia del Contralmirante William H. Emory. Comandante Henry McCrea.
- *Neu Jersey.* Comandante H. H. Southerlard.
- *Rhode Island.* Comandante Joshep B. Murdock
- *Virginia.* Comandante Seaton Schroeder

SEGUNDA ESCUADRA

Tercera División

- *Minessota.* Buque insignia del Contralmirante Charles M. Thomas. Comandante John Hubbard
- *Ohio.* Comandante Charles W. Barlett
- *Missouri.* Comandante Greenlief A. Merriam
- *Maine.* Comandante Giles B. Harber

Cuarta División

- *Alabama.* Buque insignia del Contralmirante Charles Sperry Comandante Eyck D. W. Veeder
- *Illinois.* Comandante John W. Bowyer
- *Kearsarge.* Hamilton Hutchins
- *Kentucky.* Walter C. Cowles

Acompañaba a esta flota los buques auxiliares siguientes: *Glacier* y *Culgoa* (buques provedores); *Panther* buque taller y el *Yankton* para servicios auxiliares.

También se unió la flotilla de destroyers al mando del Teniente Hutch I. Cone, compuesta del *Whipple*, *Hopkins*, *Hull*, *Stewart*, *Truxton* y *Lawrence*.

Creemos innecesario dar a conocer a nuestros lectores las caracterìsticas de los buques que componen esta poderosa flota, por considerar que esos datos minuciosos aparecen en todos los Anuarios de construcciones navales.

Crónica Extranjera

Estados Unidos

Submarinos.- El Gobierno de Estados Unidos celebro un contrato con la *Electric Boat Company* de New York, para la construcción de siete submarinos por 2.270.000 dólares. Varias de estas embarcaciones son del mismo tamaño y tipo que el *Octopus* y los otros aunque del mismo tipo, se diferencian en el tamaño y en la velocidad.

Rusia

Submarinos.- El Gobierno Ruso construyó los siguientes submarinos:

En los arsenales de Kretón, en San Petersburgo: 4 de 400 toneladas, el *Kokodril*, *Kayman*, *Drakon* y *Alligator*.

En los astilleros del Báltico: 1 de 360 toneladas, el *Akula*; 1 177 toneladas, el *Mononga*.

En los astilleros alemanes se construyeron: *Karp*, *Karazzi* y *Kambala*; todos de 200 toneladas de desplazamiento, 133 de eslora, 10.4 de manga. Velocidad en la superficie; 11 a 12 nudos; y 9 a 10 bajo el agua. Llevaban un tubo lanza torpedo y tres torpedos automóviles.

Nueva organización en los astilleros.- Se dispuso que los astilleros del Báltico se ocuparan de la construcción de buques y máquinas; las del Almirantazgo, las de Oboucoff, en la fabricación de cañones, proyectiles, torpedos, etc; y la de Sjorski, en construcción de planchas y otros materiales de construcción.

Inglaterra

En los astilleros Cammell, Lair & Co. de Inglaterra fue lanzado al agua el *Swift*: Este buque es de tipo: *ocean – going-torpedo boat destroyer*, siendo su velocidad y dimensiones mayores que la de cualquier destroyer a flote. Su velocidad es de 36 nudos.

Sus principales dimensiones son: eslora (entre perpendiculares) 345"; manga, 34"; calado 20.4" con un desplazamiento en su calado medio de cerca de 1800 toneladas.

Su armamento consta de 4 cañones de 4": de emplazados, 2 a proa, en el castillo y 2 a popa, y 2 tubos lanzatorpedos de 18", sobre cubierta.

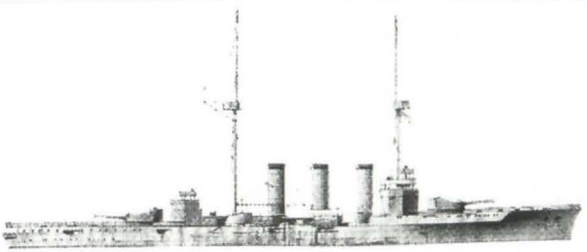
Sus máquinas son a turbinas, sistema Parson.

Las caleras, en número de 12, son del tipo *Express*; arregladas para el empleo del combustible líquido.

Japón

Crucero Acorazado *Kurama*.- Este crucero gemelo del *Ibuki* fue construido en los astilleros de Kure y lanzado al agua en Yokosuka en el mes de octubre.

Se asegura que, con excepción de los cruceros acorazados ingleses tipo *inflexible*, es el buque de su tipo más poderoso que existe en el día a flote. Sus planos derivan del *Tsukuba*, siendo el desplazamiento del *Kurama* un poco mayor, debido al aumento de peso de la batería secundaria y de mayor poder motor.



Crucero Acorazado *"Kurama"*

A continuación una tablilla comparativa con otros buques de marina inglesa, americana y japonesa.

		"Kurama"	"Tsukuba"	"Minotaur"	"Inflexible	Washington"	"Quinet"
Lanzamiento		1906	1905	1905	1606	1903	1905
Desplazamiento (tons.)		14600	13750	14600	17250	14500	14000
Dimensiones	eslora	450	440	520	560	502	515
	manga	75 ½	75	74 ½	78 ½	73	70 ½
	calado	26	26	28	----------	26	27
Armamento		4-12" 8-8" 14-47"	4-12" 12-6" 12-47"	4-9"2 10-7"5 16-3 lbs	8-12" 16-4"	4-10" 16-6" 23-14 lbs	
Tubos lanza torpedos	bajo agua	4	4	5	3	4	2
	sobre id	1	1				
Protecciòn	cintura	7" à 4"	7" à 4"	6" à 4"	7"	5" à 3"	6 ¾ à3"
	cubierta	2"	2"	1"	2"	3"	2 ½
	torres	7"	7"	7"		9"à 5"	6"
	Id.	6"	5"	6"		_____	___-
Secundarias	batería	5"	5"	___		5"	6"
Máquinas		Recíprocas	Recíprocas	Recìprocas	Turbina	Recìprocas	Recíprocas
Calderas		Miyabora	Miyabora	Yarrow	¿	Niclause	Guyot
Poder en caballos		25000	20500	27000	41000	25000	37000
Velocidad en nudos		21.25	205	23	25.27	22	23
Carbón		600	600	1000	900	900	1240

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Direccion General de Capitanias y Guardacostas

DICAPI

Autoridad Maritima Nacional



Trabajamos en salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar y en la proteccion del medio marino y su ecosistema

Jr. Constitución 150, Callao.
Telf. 613-6868
Pagina Web: www.dicapi.mil.pe
E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe

Desde 1863, el sabor en su Punto.



AUTÉNTICA CERVEZA. AUTÉNTICA AMISTAD.

Pilsen Callao

TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

Actualidad Naval Mundial

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

ARGENTINA
Capacitación de pilotos aeronavales

El Comando de Aviación Naval (COAN) dispuso en el mes de Junio el envío a EE.UU. y Francia de unos veinte pilotos navales que recibirán instrucción y capacitación en simuladores de aeronaves *Super King Air 200*, *P-3 Orion* y *Fokker F-28*.

Por otra parte ocho pilotos asistirán al curso de simulador de Sea King SH-3 en la base aeronaval de la USN en Willow Grove. La inusual cantidad de pilotos para *Sea King SH-3* responde a que en el mes de julio el COAN recibirá los cuatro helicópteros *Sea King* adquiridos el año pasado y que pertenecen a la versión *VH-3* de transporte presidencial operada por el escuadrón *HMX-1* del USMC.



CHILE
Arribo de *P-3 Orion* desde Nueva Zelanda

El 30 de abril arribó a Chile procedente de la ciudad de Blenheim, Nueva Zelanda, la aeronave *P-3ACH*, (Naval-404), finalizando un programa de mantenimiento en ese país.

La comisión se inició el 1 de noviembre del 2007, y culminó el 27 de abril, con el arribo el 30 de abril a la Base Aeronaval de Viña del Mar.

Los trabajos, que no han sido confirmados, fueron efectuados a la parte estructural del avión (fuselaje y alas) para extender su vida útil, para el soporte de misiles *Harpoon* y mantenimiento de motores e instalación del sistema FLIR





SISDEF suscribe contrato con EADS CASA para suministros de sistemas Data Link SP 100 para tres aviones C 295

Durante el mes de marzo del 2008, SISDEF y EADS CASA han firmado un contrato por el suministro de sistemas Data Link *SP-100* para tres aviones *C-295* que la empresa europea proveerá a la Armada de Chile.

El Data Link *SP-100* se integrará al sistema de misión *FITS* de EADS CASA y permitirá la transmisión y recepción de información táctica entre los aviones *C-295* de exploración aeromarítima y los buques, helicópteros, aviones y submarinos de la Armada de Chile. El Data Link *SP 100* operará integrado a equipos de comunicaciones en la banda de V/UHF, HF y SATCOM.

Armada negocia compra de petrolero en EE.UU.

Según se confirmó, la Armada tiene prácticamente lista la recepción del *Andrew J. Higgins* (AO-190), de 40 mil toneladas. Este buque suplirá al actual *Araucano*, que tiene 43 años de uso y desplaza prácticamente la mitad de tonelaje.

El *Higgins* pertenece a la clase *Kaiser*, de la que se construyeron 14 unidades, entró en operaciones en 1987 y fue pasado a la reserva hace diez años, por lo que se tendrá que pagar su puesta en servicio avaluada en US$ 25 millones de dólares.

La compra de este petrolero se decidió tras analizar la posibilidad de construir uno nuevo que no sólo permita el transporte de combustible sino de carga, municiones y suministros para la Escuadra.



ECUADOR
Se incorpora ex-fragata *Leander* chilena

El 29 de mayo una fragata misilera de 35 años de servicio fue integrada de forma oficial a la Fuerza Naval de Ecuador. El buque denominado *Presidente Eloy Alfaro* se adquirió en Chile para fortalecer a la Marina luego de dar de baja otra fragata de la misma clase. Construida en astilleros escoceses en 1973, sirvió a la armada chilena hasta el 18 de abril, fecha en la que fue transferida.



Con el arribo de la fragata BAE *Eloy Alfaro* se concretó la última fase del traspaso de la primera unidad clase *Leander* a la Armada de Ecuador. Un equipo de técnicos ecuatorianos permanecerá en Talcahuano Chile, para continuar con los trabajos de transferencia de la ex PFG *Lynch*, unidad que dentro de los próximos meses será comisionada y comenzará sus preparativos para su zarpe. La dotación de la fragata ecuatoriana permaneció durante dos meses en el puerto de Talcahuano.

ESTADOS UNIDOS
Pruebas del primer buque de combate de litoral

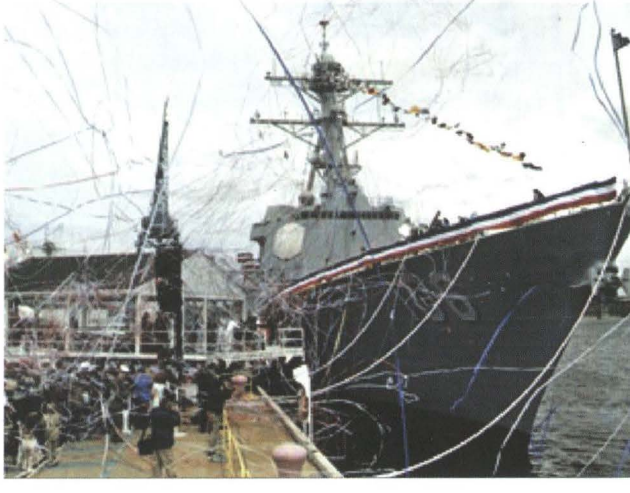
El USS *Freedom* (LCS-1), diseñado y construido por la Lockheed Martin y General Dynamics, bajo un concepto del desarrollo de misiones focalizadas, ágiles y rápidas para restringir accesos de submarinos, lanchas rápidas y minas, inició sus pruebas a finales de julio en el lago Michigan.

Esta nueva clase de buques incorpora un nuevo diseño con dos tipos de casco de aluminio (semiplano y trimarán). Se espera que sea comisionado a finales del presente año y su puerto base será San Diego.



Bautizo de nuevo destructor de la clase **Arleigh Burke**

La marina bautizó en mayo un destructor de la clase *Arleigh Burke*, con el nombre de USS *Stockdale* (DDG-106), convirtiéndose en el destructor Nº 56 de 62 naves proyectadas de esta clase. Con una dotación de 292 tripulantes, podrá realizar una variedad de operaciones antiaéreas, contra superficie y guerra antisubmarina simultáneamente, para lo cual cuenta con una variada gama de armas ofensivas y defensivas entre las que se incluyen misiles Tomahawk y la capacidad de portar dos helicópteros *SH-60 Sea Hawk*. Con un desplazamiento de 9.200 toneladas, es propulsado por cuatro turbinas a gas que le proporcionarán velocidades superiores a los 30 nudos.



Reconversión de submarino nuclear balístico

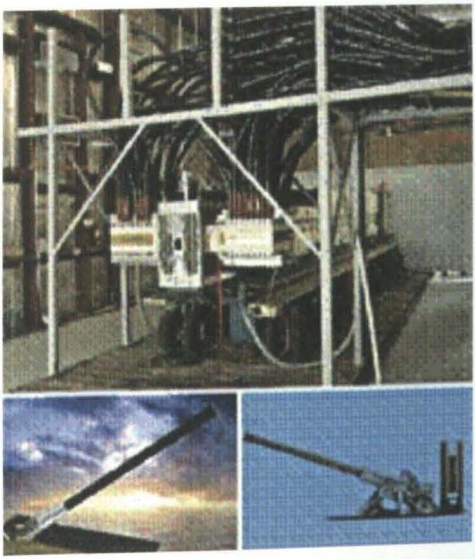
Después de casi tres años de trabajos que requirieron una inversión de un billón de dólares, el último de los cuatro submarinos balísticos (SSBN) de la clase *Ohio* reconvertidos, el *USS Georgia* (SSGN-729), se reincorporó el pasado viernes a la flota de submarinos de EE.UU.

La reconversión le otorga a este SSGN capacidades para lanzar hasta 154 misiles de crucero *Tomahawk* e insertar fuerzas especiales que se despliegan desde uno de los tubos antes destinados a los misiles Tridente.



La marina recibe su primer *Cañón de Rail*

El cañón electromagnético, mas conocido como cañón de rail, ha sido concebido para impulsar el proyectil utilizando campos magnéticos en lugar de la explosión de una carga propulsante. La marina estadounidense desde hace algunos años deseaba incorporar este tipo de arma a sus barcos de guerra, y ahora ha recibido el primer cañón de este tipo. El cañón entregado es un prototipo que servirá de base para los futuros modelos operativos. Este cañón utiliza una descarga de 3 millones de amperios que generan una potencia de 32 millones de Joules, pero la marina desea un modelo con una potencia de 64 millones de Joules. Los expertos calculan que se necesitarán unos 13 años para desarrollar dicho modelo.



INDIA
Contará con un submarino nuclear (SSN)

La marina hindú incorporará a su flota, en setiembre del año 2009, su primer SSN clase *Akula II* de 12.000 toneladas de desplazamiento.

Las pruebas en astillero de este submarino nuclear bautizado *INS Chakra*, comenzaron el 11 de junio y las condiciones del contrato consideran un alquiler durante 10 años bajo la forma de "leasing", por el cual se ha pagado 600 millones de dólares.Aunque en la actualidad India solo cuenta con 16 submarinos convencionales (*Kilo* y *Foxtrot*), otros seis *Scorpene* deberán ingresar al servicio entre el 2012 y el 2017, considerando que el plan de dicho país es operar alrededor del 2015 con al menos tres SSN/SSBN armados con misiles estratégicos de largo alcance.



Recibirá submarino modernizado en Rusia

El submarino clase *Kilo* INS *Sinduvijay* (S-62), modernizado en los astilleros de la Flota rusa del Norte, zarpó el 5 de agosto con rumbo a su base. El INS *Sinduvijai* está en servicio desde 1990 y es el cuarto submarino que se somete al proceso de modernización. Su entrega se retrasó debido a que el sistema de misiles *Klub-S* no responde a los parámetros del contrato celebrado en el 2001. Durante las pruebas de aceptación efectuadas entre setiembre y noviembre del 2007, los misiles fallaron su blanco en seis tests consecutivos de disparos. Estos misiles han sido diseñados para destruir buques de superficie y objetivos terrestres a una distancia de casi 200 Km.



Retraso en el proyecto *Scorpene*

El proyecto del submarino *Scorpene* se ha retrasado debido a la entrega de nueva tecnología para su construcción, por lo cual la Marina no estaría capacitada para incorporar el primer submarino en el plazo fijado antes del 2012. El contrato del *Scorpene* fue firmado en octubre del 2005 y la empresa Mazagon Docks Limited con base en Mumbai, es la que construirá los seis submarinos, mejorando sus capacidades en diseño y construcción.

La empresa francesa DCNS que ha desarrollado el *Scorpene*, ha asegurado a la Marina que el primero de los seis submarinos sería presentado en el 2012. La entrega de los otros cinco submarinos será a un promedio de uno por año. Por su parte la Marina está examinando la opción de añadir seis submarinos más, por lo cual viene recibiendo propuestas para una segunda línea de submarinos que está planeada para el 2009. Aparte de los submarinos del consorcio alemán HDW y de los submarinos rusos Amur, la firma francesa DCNS estaría trabajando en la repetición de la oferta.

INGLATERRA
Luz verde para nuevo portaviones

Después de largos meses de especulaciones y rumores, el Gobierno ha comentado sobre el proyecto del futuro portaviones de la marina, el cual ha dado inicio con la firma para la construcción del HMS *Queen Elizabeth* y *HMS Prince of Wales*. Ambos buques tendrán características especiales que les permitirán operar con más de 40 aeronaves (helicópteros *Merlin* y la nueva generación de aviones *JSF*). Tendrán una eslora de 280 metros, una manga de 70 metros y su desplazamiento será superior a los tres portaviones *Ark Royal*, *Illustrious* e *Invencible* juntos. Serán puestos en servicio entre el 2014 y el 2016.



MALASIA
Bombardier 415-MP como avión de vigilancia marítima

La Agencia de Ejecución Marítima de Malasia (MMEA) se ha convertido en el primer cliente asiático del avión *Bombardier 415MP*. El anuncio lo realizó la empresa fabricante Bombardier Aerospace. Además, el contrato incluye la integración del avión y el entrenamiento de las tripulaciones. Los dos aparatos *415MP* tendrán capacidades marítimas de vigilancia y estarán equipados de un sistema avanzado que incluye dos radares aerotransportados de visión lateral, un radar infrarrojo delantero, aviónica y equipo de comunicaciones. La capacidad de los aviones de volar a velocidades bajas y a baja altitud con gran maniobrabilidad y de aterrizar en el agua lo convierte en un avión ideal para las misiones de patrulla costera. Puede ser utilizado en búsqueda y rescate, protección del medio ambiente, patrulla costera y transporte.



Pruebas del Scorpene en L'Orient

El submarino KD *Tunku Abdul Rahman* partió en junio del puerto de L'Orient, Francia, luego de efectuar sus primeras inmersiones en aguas profundas.

En Brest y en L'orient se han incorporando los submarinistas malayos, previamente formados en simuladores de DCNS y en el submarino *L'Ouessant*, reacondicionado y entregado a Malasia para ser utilizado como escuela.

Luego de estas pruebas, el submarino ha retornado a las instalaciones de DCNS de Cherburgo, para una revisión y ajuste final. La ceremonia de aceptación por parte de la Marina de Malasia se realizará en enero del 2009. Su gemelo el KD *Tun Razak*, ensamblado por Navantia en Cartagena, se espera que sea entregado en octubre del 2009.



NORUEGA
Entrega de fragata *Otto Sverdrup* a la marina

La fragata *Otto Sverdrup* (F-312) fue entregada el día 30 de abril, en el astillero Fene-Ferrol, a la Marina de Noruega. Este buque cuenta con el sistema de combate *AEGIS* que se basa en torno al radar *SPY-1F* proporcionado por Lockheed Martin. Tienen una eslora de 123,25 m, una manga máxima de 16,8 m, desplazan 5.130 toneladas a plena carga y cuentan con una dotación de 146 tripulantes.Es la tercera de cinco fragatas idénticas de la clase F-310, encargadas por la Marina y fue lanzada al mar el 28 de abril del 2006.



PORTUGAL
Lanzamiento de nuevo submarino

El 15 de julio fue lanzado al mar el NRP *Tridente*, primero de dos nuevos submarinos clase *209PN* en los astilleros HDW-Alemania por un contrato firmado en el 2004. Con un desplazamiento de 1.850 toneladas, este nuevo submarino combina su propulsión diesel-eléctrica con celdas de combustible (AIP) y está equipado con sensores de última tecnología y el sistema de combate *ISUS-90*, para misiones de control y vigilancia. Su gemelo el NRP *Arpao* será comisionado en el 2010.



Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

Armada de Bolivia condecoró a Comandante General de la Marina

Durante una solemne ceremonia llevada a cabo en la Escuela Naval Militar de Bolivia, en el marco del cuadragésimo quinto aniversario de la Armada de Bolivia y ante la presencia del Presidente Constitucional de la República del hermano país, Evo Morales Ayma, el pasado 24 de abril, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Gamarra Elías, fue condecorado con la Orden al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz.

La preciada joya se la entregó su homólogo, Comandante General de la Armada de Bolivia, Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, por contribuir a estrechar los vínculos de amistad y cooperación con la Armada de Bolivia.

En el curso de su permanencia en el país vecino, la autoridad naval del Perú presentó su saludo protocolar al Ministro de Defensa Nacional, Doctor Walker San Miguel Rodríguez; al General de Fuerza Aérea Luis Trigo Antelo; al Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, al Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, Comandante General de la Armada Boliviana y al Embajador Fernando Rojas Samanez, Embajador del Perú en Bolivia.

En relevante gesto de amistad que corrobora los ancestrales vínculos que unen a ambos países, el Comandante General de la Armada Boliviana, Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, en esta trascendente ocasión, hizo entrega simbólica del "Bastón de Mando" al Almirante Carlos Gamarra, autoridad que el Comandante General de la Marina de Guerra ejerció sobre la Armada Boliviana durante su permanencia en ese país.



Comandante General de la Armada de Bolivia, condecoró con la Orden al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz, a su homologo peruano, Almirante Carlos Gamarra Elías

Delegación de la Armada de la República de Italia visitó nuestro país

Del 19 al 27 de abril una delegación de la Armada de la República de Italia, realizó una vista oficial a nuestro país, con el objetivo de brindar asesoramiento y exposición de soporte técnico-logístico para las naves, aeronaves y equipamiento militar terrestre.

El Director de Alistamiento Naval, Contralmirante Gerardo Pacchioni Noriega, fue el oficial anfitrión de la delegación italiana, encabezada por el Contralmirante Salvatore Teja.

Los oficiales visitantes presentaron su saludo protocolar al Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías y al Director General del Material de la Marina, Contralmirante Carlos Chanduví Salazar.

En la Dirección General del Material se iniciaron reuniones técnicas con las juntas de armas, operaciones e ingeniería de las fragatas misileras, en concordancia a la suscripción del acuerdo de cooperación en el campo de la Defensa y de los Materiales para la Defensa, relativos a la Asistencia Técnico Logística con la Marina Militar Italiana.

Entre los temas que se abordaron estuvieron: Sistema de Comando y Control IPN-20, Operaciones y Comunicaciones, Armamento, Misiles y Submarinos, entre otros.

La delegación italiana recorrió el B.A.P. *Almirante Grau*, el B.A.P. *Bolognesi*, la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, la Escuela Naval del Perú y los Servicios Industriales de la Marina – Callao.

Así, se plasma una vez más, el espíritu de cooperación e intercambio de conocimientos entre ambas armadas en el campo tecnológico y operacional y, paralelamente, se vigorizan los vínculos de amistad entre nuestras marinas y naciones.



La delegación de la Armada de la República de Italia, encabezada por el Contralmirante Salvador Tejada, visitaron el buque insignia B.A.P. *Almirante Miguel Grau*

Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú y Colombia realizaron Acción Cívica Binacional Conjunta

Por cuarto año consecutivo la Armada Nacional de Colombia y la Marina de Guerra del Perú desarrollarón sobre el río Putumayo y Amazonas durante dos meses y medio, diversas jornadas humanitarias en beneficio de las poblaciones ribereñas más alejadas de las dos naciones. La iniciativa cuenta con el apoyo de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Protección Social, Educación y Cultura de ambos países.

El 14 de mayo se inició esta cruzada con la IV Acción Cívica Binacional 2008, entre las Armadas de Colombia y Perú, en el destacamento Naval de Gueppi ubicado en el alto Putumayo, puesto de vigilancia que tiene la Marina de Guerra en esta zona fronteriza, a la que asistieron comitivas de ambos países.

La Comitiva Peruana la integró el Comandante Operacional de la Amazonía y Comandante General de la Región Militar del Oriente, General de División Francisco Vargas Baca, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante José Cueto Aservi y el Comandante General del Ala Aérea Nro. 5 y Quinta Región Aérea Territorial, Mayor General Oscar Rossi Scottini. En tanto, la Comitiva Colombiana estuvo conformada por el Comandante de la Fuerza Naval del Sur, Coronel AC Luis Suárez Castillo, el Alcalde de Puerto Leguizamo, Ing. Jorge Salinas y oficiales de las Fuerzas Armadas de Colombia.



El buque hospital B.A.P. *Morona* fue una de las unidades que participó en esta IV Acción Cívica Binacional conjunta

En esta cuarta versión, la Armada de Colombia participó con el ARC *Leticia* y el ARC *Vladimiro Valet* y, por parte de la Marina de Guerra del Perú, el B.A.P. *Morona*, la Cañonera Fluvial B.A.P. *Amazonas* y la motochata *Chinganaza*.

La iniciativa está orientada a las poblaciones ribereñas del río Putumayo, con el propósito de reafirmar la soberanía nacional, fortalecer la presencia de los dos Estados en los lugares más alejados de las dos naciones y colaborar en el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de la región.

Con esta acción conjunta se busca, además, incrementar la cooperación mutua entre las Marinas de las dos naciones en la lucha anti-narcoterrorista en el área fronteriza, evitando la incursión de los grupos narcoterroristas, el reclutamiento de menores y el desplazamiento forzado de las poblaciones.

Durante el acto inaugural, el Coronel Infantería de Marina Luís Jesús Suárez Castillo en representación del Brigadier General Octavio Ardila Silva, Comandante de la Sexta División Conjunta del Ejercito de Colombia, resaltó el honor que tiene la Armada de Colombia en participar por cuarta vez en esta Acción Cívica Binacional. En seguida expresó: *"Estas jornadas, a desarrollarse en el marco de los acuerdos de la Comisión Binacional Fronteriza suscrito entre las Naciones de Perú y Colombia y que fueron organizadas de manera conjunta entre ambas Marinas, son una muestra de las excelentes relaciones que unen a los pueblos y al Gobierno de ambos países"*. Finalmente agradeció, a los Institutos de las Fuerzas Armadas del Perú, por su participación y a las tripulaciones de los buques participantes.

Por su parte, el Comandante Operacional de la Amazonía y Comandante General de la Región Militar del Oriente, el General de División Francisco Vargas Baca, hizo una analogía histórica entre la confrontación bélica de ambos países hace 75 años en el combate de Gueppi con las fuerzas contrincantes de ayer de ambas naciones aliadas, hoy trabajando conjuntamente para combatir la pobreza en los pueblos fronterizos y haciendo frente a amenazas comunes.

En un pasaje de esta jornada, el Vicealmirante José Cueto Aservi resaltó la participación del Perú en esta Acción Cívica Conjunta en la que interviene el buque hospital *Morona*, el BAP *Amazonas* y la motochata *Chinganaza*, con 250 efectivos y personal civil. Asimismo, participan diversas instituciones públicas como la Municipalidad de Maynas, Gobierno Regional de Loreto, Dirección Regional de Salud, Dirección Regional de Educación, cuyo objetivo es llevar asistencia médica, educativa y social a todos los centros poblados del alto y bajo Putumayo, en las jurisdicciones del Distrito del Estrecho y del Distrito de Manuel Clavero. Colombia, por su parte, movilizó a 200 hombres y mujeres en la cañonera *Leticia* y el remolcador *Vladimir Valet*, llevando 25 toneladas de ayuda humanitaria brindada por diversos organismos.

Al término de esta intensa actividad, ambas delegaciones se desplazaron a Tres Fronteras, el poblado más próximo al destacamento naval Gueppi y el primero en la larga lista de poblados que



El poblado Tres Fronteras fue el primero en beneficiarse de esta IV acción cívica binacional conjunta 2008.

son beneficiados por esta "Acción Cívica Binacional Conjunta". En dicho lugar se implementaron diversos consultorios, en los cuales médicos peruanos y colombianos atendieron a la población en las especialidades de pediatría, ginecología, odontología, planificación familiar y orientación psicológica. Además, se realizaron charlas educativas, de salud y nutrición.

Entrenamiento Operacional Iquique

La Marina de Guerra del Perú, como parte de sus actividades de entrenamiento operacional de nivel avanzado en la mar, del 28 de mayo al 4 de junio, llevó a cabo el Operativo Iquique; para la cual se conformó el Grupo de Tarea 75, bajo el mando del Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías.

El Grupo de Tarea lo integraron las Fragatas Misileras, clase Lupo, B.A.P. *Carvajal*, B.A.P. *Villavisencio*, B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Aguirre*, B.A.P. *Palacios*, B.A.P. *Bolognesi*, las Corbetas Misileras, B.A.P. *Velarde*, B.A.P. *Santillana*, B.A.P. *De Los Heros*, B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Larrea*, los buques de desembarco B.A.P. *Paita* y B.A.P. *Pisco*, los submarinos B.A.P. *Antofagasta* y B.A.P. *Islay*, el B.A.P. *San Lorenzo*, dos pelotones del Grupo de Operaciones Especiales Centro, dos patrullas del Grupo de Salvamento, una lancha incursora, dos aeronaves de exploración B-200, un helicóptero AB-212, un helicóptero BELL-206, una compañía de Policía Naval, dos pelotones del Batallón de Comandos, un Grupo de Espoteo Terrestre y dos patrulleras guardacostas.

Durante su tránsito se efectuaron ejercicios de juego de guerra, tiro naval y de periodo de vulnerabilidad. Asimismo, ejercicios de ataque y defensa de objetivos estratégicos en los cuales participaron de forma coordinada pelotones de la Fuerza de Operaciones Especiales y pelotones del Batallón de Comandos de la Fuerza de Infantería de Marina, ejercicio de tránsito por áreas de patrullaje submarino, ejercicio de búsqueda y ataque antiaéreo con unidades aéreas de combate de la Fuerza Aérea del Perú. Se efectuaron también, aproximaciones, ejercicios de reacción



Durante el Operativo Iquique se efectuaron ejercicios de juego de guerra, tiro naval, de ataque y defensa, entre otros.

rápida, transferencias de carga ligera, ejercicios de interdicción marítima, entre otros. Elevando de esta manera el nivel de alistamiento operacional de las unidades participantes, además de verificarse la adaptabilidad de los medios en la ejecución de acciones militares orientadas a la lucha contra los ilícitos en el ámbito marítimo. Igualmente, se incrementó el control marítimo y la presencia naval en los puertos del litoral del norte y en el dominio marítimo

El 31 de mayo arribaron en simultáneo las unidades navales a los puertos de Salaverry y Chimbote. En ambas localidades se realizaron una serie de actividades de acercamiento a la población, como acciones cívicas, visitas guiadas a los buques y actividades con autoridades locales.

En adición a su misión central, el personal que conformó el Grupo de Tarea 75.1, al mando del Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, realizó una acción cívica en el Centro Educativo José Antonio



El Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Alberto Lozada comandó el Grupo de Tarea 75, durante el operativo Iquique.

Encinas del Asentamiento Humano "Buenos Aires", en el distrito de Víctor Larco en Trujillo, brindándose atención en medicina general y pediatría. En esta acción humanitaria se beneficiaron cerca de 250 personas.

Dentro de las actividades protocolares, el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, acompañado del Comandante de la I Zona Naval, Contralmirante Ernesto Ormeño Baglietto, participaron de la Sesión Solemne organizada por la Asociación Pro-Marina, filial Trujillo y filial Huanchaco, en el salón Consistorial de la Municipalidad de Trujillo

En la Plaza de Armas de Trujillo se llevó a cabo la ceremonia de izamiento del Pabellón Nacional, conmemorando el Día Mundial del Medio Ambiente. Participó en este acto, la dotación de los buques integrantes del Grupo de Tarea 75.1.

En tanto, en Chimbote el Grupo de Tarea 75.2, al man-



La fragata misilera B.A.P. *Aguirre* realizando ejercicios de transferencia de carga ligera.

do del Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, presentó su saludo protocolar a las principales autoridades locales. En este puerto, el público tuvo la oportunidad de realizar una visita guiada a las fragatas misileras B.A.P. *Villavisencio* y B.A.P. *Bolognesi*, unidades que estuvieron amarradas al muelle de ENAPU en Chimbote. En evento patriótico, en la Plaza de Armas de esta ciudad se realizó una ceremonia de izamiento del Pabellón Nacional en la cual participaron el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones Navales, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, el Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue, y los comandantes de los B.A.P. *Villavisencio* y *Bolognesi*, Capitán de Navío Francisco Yabar Acuña y Capitán de Navío Silvio Alva Villalón, respectivamente.

Al término de un nutrido plan de actividades en Salaverry y Chimbote, el G.T. zarpó en demanda del puerto del Callao, al que arribó el 4 de junio, concluyéndose con éxito el Entrenamiento Operacional de Nivel Avanzado en la Mar.

Comandante General de la Marina realizó visita oficial a la República de Colombia

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, visitó la hermana República de Colombia, en donde cumplió una amplia agenda profesional y protocolar.

A su arribo, el Almirante Gamarra presentó su saludo al Comandante de la Armada de la República de Colombia, Almirante Guillermo Barrera, con quien tuvo una reunión de trabajo sobre temas en común y ayuda mutua. Posteriormente, visitó al Comandante General de las Fuerzas Armadas, General del Ejército Colombiano Freddy Padilla De León.

El 5 de junio, en el Campo de Paradas de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", en la ciudad de Cartagena, el Presidente de la República de Colombia, Alvaro Uribe Vélez, impuso la condecoración Orden al Mérito Naval "Almirante Padilla" en el grado de Gran Cruz,



El Presidente de Colombia, Alvaro Uribe condecoró con la Orden al Mérito Naval "Almirante Padilla" en el grado de Gran Cruz al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías.

al Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, por contribuir en el estrechamiento de los vínculos de amistad y camaradería entre ambas armadas.

A continuación se realizó la ceremonia de ascenso de un grupo de oficiales de insignia, así como la graduación de 60 nuevos Tenientes de Corbeta.

El Presidente de la República de Colombia, Alvaro Uribe Vélez, en su discurso agradeció la presencia del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, con estas palabras: "Tenemos toda la gratitud con el hermano pueblo del Perú, con su Gobierno y con sus Fuerzas Armadas".

Por otro lado, el 6 de junio, en el muelle principal de la Base Naval ARC "Bolívar", la máxima autoridad naval del Perú participó en la ceremonia de despedida del Buque Escuela ARC *Gloria*, que realizará el Crucero de Entrenamiento N° 64 por aguas internacionales. En el acto estuvo presente el Ministro de Defensa de Colombia, Doctor Juan Manuel Santos.

A bordo de este crucero, se encuentra embarcado un oficial de la Marina de Guerra del Perú, el Alférez de Fragata Raúl Vásquez G., así como oficiales extranjeros representando a las Armadas de Bolivia, Guatemala, México y República Dominicana.

El Almirante Gamarra también visitó a la Fuerza Naval del Caribe recibió una exposición acerca de las labores que realizan en esta área, contra el narcotráfico y el terrorismo, así como ejercicios bilaterales para buques.

Asimismo, recorrió las instalaciones de la Corporación de Ciencia y Tecnología e Investigación de la Armada Colombiana, donde constató las capacidades operativas y conversó sobre temas de interés, para poder establecer posteriores convenios. Finalmente, visitó la Comandancia Guardacostas del Caribe.



El Almirante Carlos Gamarra Elías participó de la ceremonia de despedida del buque escuela ARC *Gloria*.

En las instalaciones del SIMA Iquitos se realizó el bautizo y botadura de la Cañonera Fluvial B.A.P. *Clavero*

La cañonera fluvial B.A.P. *Clavero*, con número de casco CF16, el 10 de junio, fue incorporada a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, para vigilar nuestras fronteras y combatir el narcotráfico, uno de los principales enemigos para el desarrollo del país. El Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza, presidió la ceremonia de bautizo y botadura de la nave desde los astilleros del SIMA-Iquitos, a orillas del río Nanay.



La cañonera fluvial B.A.P. *Clavero* vigilará nuestras fronteras y combatirá el narcotráfico en la región amazónica.

En la ceremonia estuvo presente el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, el Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, y el Comandante General de Operaciones de la Amazonia, Vicealmirante José Cueto Aservi.

La Sra. Giannina Stromsdorfer de Gamarra, esposa del Comandante General de la Marina, fue la madrina de la embarcación.

El Ministro de Defensa resaltó el alto nivel profesional del SIMA Iquitos y el de la Marina de Guerra del Perú, la cual, con tecnología propia ha diseñado una magnifica embarcación, capaz de navegar en los ríos de nuestra amazonía, en todas las condiciones climáticas y durante todo el año. Asimismo, resaltó que "el narcotráfico es uno de los principales enemigos en el desarrollo del país. Sin embargo, la presencia del Estado se va a hacer más evidente con esta nueva embarcación que en adición a las otras unidades, vigilará nuestras fronteras en defensa de la integridad territorial".

Enfatizó que el Ministerio de Defensa se encuentra orgulloso de que esta nueva embarcación se ponga al servicio de la Nación y que no solo sirva al país en momentos bélicos sino también durante la paz, llevando ayuda humanitaria a los poblados más alejados de nuestra amazonía, mediante acciones cívicas y, lo más importante, llevando dentro de esa estructura de acero, el corazón del Perú.

Entre las notas de la Marcha de la Escuadra Peruana y el aplauso de los asistentes, fue botada al río Nanay la Cañonera Fluvial B.A.P. *Clavero*.

Esta Cañonera tiene de eslora 45,70 metros, 10,60 metros de manga, 2,30 me-

tros de punta. Tiene un calado máximo de 0,97 metros y como mínimo 0,61 mts. Un desplazamiento máximo de 344 ton. y un mínimo de 190 ton. Una velocidad de 14 nudos y 355 horas de autonomía. Propulsión 3 x 455 BHP y una dotación de 3 oficiales, 26 tripulantes y 20 infantes de Marina.

En primera visita, arribó al Perú la Fragata ARM *Bravo* de la Armada de México

Con la finalidad de que su tripulación intercambie experiencias profesionales, así como para que ratifique la amistad peruano-mexicana, el 19 de junio arribó por primera vez al Puerto del Callao en visita oficial, la Fragata ARM *Bravo* de la Armada de México.

A su arribo, en el muelle de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), fueron recibidos por una delegación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

La citada unidad, permaneció en el Perú por espacio de dos días, durante los cuales su tripulación realizó diferentes actividades protocolares, académicas, culturales y sociales conjuntamente con los marinos peruanos.

Una delegación de oficiales visitantes, encabezado por su comandante, el Capitán de Fragata CG Rubén Gustavo Muñoz Anguiano, presentó su saludo a representantes del Presidente de la Región Callao y Alcalde del Callao, Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, Capitán del Puerto del Callao, Capitán de Navío Javier Champi Loli y al Comandante de la Base Naval del Callao, Capitán de Navío Alfredo Guerinoni Garcia-Paladini.

Los marinos mexicanos confraternizaron con sus pares peruanos realizando visitas a la Escuela Naval del Perú, a los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) y al Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN).

El 20 de junio, en la plaza Grau del Callao, cadetes y oficiales de la Fragata ARM *Bravo* de la Armada Mexicana rindieron honores y colocaron una ofrenda floral ante el monumento del Caballero de los Mares. El Embajador de México, Antonio Villegas Villalobos, acompañado del Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, Contralmirante José Paredes Lora,



Fragata ARM Bravo arribando al Muelle del Callao.

el comandante de la Fragata ARM *Bravo*, Capitán de Fragata CG Rubén Gustavo Muñoz Anguiano y el Agregado Naval de México en el Perú, Capitán de Navío Guillermo Sáenz Pomarco, estuvieron presentes en la simbólica ceremonia.

La visita de este buque fue de carácter netamente operacional, ya que los cadetes de quinto año salen a navegar en prácticas anuales y posteriormente presentan un examen y egresan con el grado inmediato de Teniente de Corbeta. Es de destacar que a la Escuela Naval de México, a partir de este año, por primera vez, ingresará una dotación de personal femenino.

La dotación de la ARM *Bravo* esta compuesta por 218 tripulantes, 6 capitanes, 32 oficiales, 101 cadetes, 65 subalternos y 14 marineros. La ARM *Bravo* tiene una eslora de 113,1 metros, de manga 12,0 metros, 5,5 metros de francobordo, un calado de 24 pies y una velocidad de 24 nudos. Durante su etapa de reactivación su dotación recibió una mención honorífica, por su esfuerzo y dedicación al quedar reactivada en 75 días. Es una fragata de la clase Bronstein, comprada a la Armada de los Estados Unidos. La Armada de México le otorgó el nombre de ARM *Bravo* en honor al General y Presidente mexicano Nicolás Bravo.

Inauguración de la cuadragésima novena versión del Operativo Multinacional UNITAS 2008

Por tercera vez el Perú es sede de UNITAS, esta vez en su cuadragésima novena versión. Para este evento multinacional, la Marina de Guerra ha desplegado a sus fuerzas operativas, así como a su personal naval.

Con este motivo, el 21 de junio, en el auditorio de la Fuerza de Superficie, el Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, inauguró el ejercicio UNITAS 2008, en presencia de las diferentes delegaciones visitantes.

En la ceremonia inaugural, estuvieron presentes el Comandante del Grupo de Tarea 138.10, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado; el Agregado Naval a la Embajada Argentina en el Perú, Capitán de Navío Alejandro Catella; el Comandante del Escuadrón de Destructores 40 de la Marina de los Estados Unidos de Nortea-



El Comandante General de Operaciones del Pacífico inauguró la cuadragésima novena versión de UNITAS 2008.

mérica, Comodoro Rodelio Laco; el Comandante del ARC *Caldas* FM52, Capitán de Navío Gabriel Alfonso Pérez Garcés; el Comandante de la FF 15 *Almirante Blanco Encalada*, Capitán de Fragata Ignacio Mardones Costa; el Comandante del BAE *Loja*, Capitán de Fragata Gonzalo Flores Urbano y el Representante de la Delegación Mexicana, Capitán de Fragata Fidencio Vargas Dávila.

El Vicealmirante Alberto Lozada Frías, en nombre del Comandante General de la Marina, dio la bienvenida a los representantes de las marinas de Argentina, Colombia, Chile, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica y México, y a las dotaciones de las unidades participantes, y enfatizó que "La realización de UNITAS 49-08 Fase Pacífico, tiene una especial importancia, ya que permitirá realizar ejercicios en la mar operando en forma combinada, desarrollará además nuevas estrategias de seguridad y tácticas que elevarán el nivel de interoperabilidad y fortalecerá los vínculos de confianza entre las marinas participantes de la región; contribuirá con la construcción de una defensa y seguridad corporativa regional dentro de un ambiente legal y, afianzá e incrementará los lazos de amistad y confianza entre nuestros países".

El reto de este Ejercicio Multinacional UNITAS 49-08 Fase Pacífico, es el de presentar un escenario multi-amenaza durante la segunda fase del ejercicio, donde se ejecutará el Problema Final de Batalla (ESP), con amenazas múltiples no convencionales que reúne al terrorismo global en redes transnacionales, armas de destrucción masiva, tráfico de drogas y de personas, terrorismo local, piratería, corrupción e inestabilidad política y social.

En esta oportunidad participarán 20 unidades; 1 fragata misilera de Colombia, 1 fragata multipropósitos y un helicóptero de Chile; una corbeta, un helicóptero y un avión de exploración de Ecuador, con un destructor y dos fragatas de EE.UU. Por el Perú están participando 10 buques, 4 submarinos y dos aviones de exploración. Aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú participarán simulando un ataque.

En el curso del despliegue multinacional UNITAS 2008 participan más de 3000 efectivos. Argentina y México actuarán como observadores y serán los encargados de evaluar y verificar las reglas de enfrentamiento.



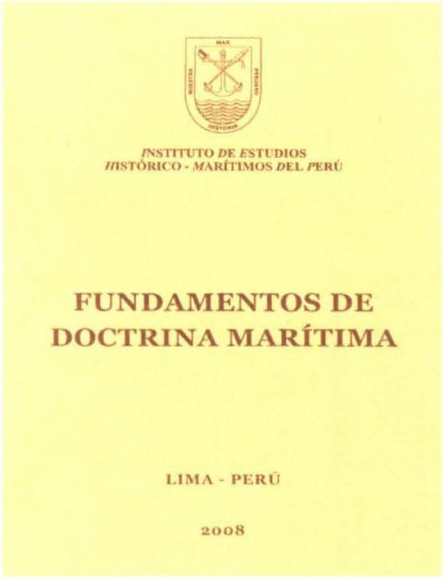
Las delegaciones y comitivas de los países participantes y observadores de UNITAS 2008 estuvieron presentes en la cremonia inaugural.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos
***Fundamentos de doctrina marítima*. Lima, 2008.**

221 pp., 81 h.



El comité de trabajo permanente de la Comisión de Estudios Estratégicos (CEEM) ha realizado un significativo aporte al compilar y sistematizar, sobre el tema de nuestra realidad marítima, las experiencias y conocimientos esencialmente doctrinarios, así como los estudios de autores nacionales y extranjeros sobre diversos aspectos de estrategia y política marítimas. Ha sido fundamental la contribución del Comité al entregar una definición de doctrina marítima. Dice: "Doctrina Marítima, conjunto de principios y fundamentos y su consecuente teoría, de los que se generan métodos, normas y procedimientos. que regulan las actividades marítimas, a fin de conformar el pensamiento estratégico institucional que permita plantear las políticas de Estado". Sin embargo, se hace la salvedad de que las corrientes del pensamiento estratégico aplicadas al medio marítimo se hallan en constante evolución, lo que lleva necesariamente a cultivar la doctrina como disciplina del conocimiento que estudie las expresiones culturales que influyen y fundamentan en cada momento histórico la relación del hombre con su medio marítimo.

Encontramos la definición de Realidad Marítima, componente de la Realidad Nacional; contiene, como esta, un elemento de poder y un elemento potencial, esto es, el poder marítimo y el potencial marítimo.

El Poder marítimo o capacidad actual del Estado para hacer uso del mar en beneficio de sus fines y objetivos, con un elemento que impulsa el desarrollo, constituido por l a fuerza que determinan los intereses marítimos; el elemento referido a la defensa está conformado por la capacidad del poder naval. El potencial marítimo es la capacidad para hacer uso del mar en el futuro. Asimismo, está conformado por los intereses marítimos potenciales y por la potencia naval.

Un cuerpo de doctrina marítima, así como una nítida percepción de lo que constituye la realidad marítima, proporcionan un enfoque orientador al pensamiento marítimo estratégico, de manera tal que definamos qué deseamos o necesitamos y qué buscamos obtener para contribuir al logro de los fines supremos del Estado y la sociedad. Y este es el gran aporte de la obra que tenemos entre manos.

Expone, además, los temas de política: geopolítica marítima, estrategia marítima, derecho marítimo y seguridad marítima; de economía y ecología marítima, como también los socioculturales que comprenden la conciencia marítima.

Como un necesario complemento a la parte doctrinaria, el libro incluye una terminología, con el fin de que los estudios y el desarrollo del pensamiento marítimo estratégico y geopolítico discurran dentro de un lenguaje formalizado.

Derroteros de la Mar del Sur. Año 15, N° 15. Lima (Perú), Madrid (España), Mulazo (Italia), París (Francia), 2007.

147 pp.

Aparece el número quince de *Derroteros de la Mar del Sur,* revista especializada en la historia marítima y naval iberoamericana, que junto con la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, constituyen las dos únicas publicaciones que sobre el tema se editan en el Perú. Se trata de la publicación oficial de



Thalasa, la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, con sede en Lima; de la Fondazione Alessandro Malaspina, Mulazo, Italia; Centre d'Études de la Mer (CETMER), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, París; Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Madrid.

En esta oportunidad aparecen siete trabajos de la autoría de investigadores de varios países; algunos de ellos fueron presentados en el Simposio de Historia Naval organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos de América, en Anápolis, que se llevó a cabo en las instalaciones de esa institución los días 20 al 22 de setiembre del año 2007. Dichos trabajos son los de Myriam Alamkan, investigadora radicada en la isla Guadalupe, departamento ultramarino de Francia en las Antillas, "Naval fighting in the early 19th century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager". Con este artículo busca rescatar de un inmerecido olvido la nave francesa *Dame Ambert*, armada en corso en la isla Guadalupe, analizando un cuadro del pintor francés Durand-Brager sobre el combate en el que dicha nave capturó la balandra británica *Lilly* en julio de 1804. Otro trabajo es "An Australian perspective on the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807, del historiador naval australiano Robert J. King, quien examina el impacto que las invasiones inglesas al Río de la Plata tuvieron en el desarrollo de la colonia británica en Nueva Gales del Sur, actual Australia. El artículo de Christopher G. Maxworthy, también de nacionalidad australiana, "British whalers, merchants and smugglers. Contraband trade on the Pacific coast of 1783-1810", el cual trata sobre el crítico rol que jugaron las tripulaciones norteamericanas en la industria ballenera británica. Y los esfuerzos británicos por romper el férreo monopolio comercial impuesto por la corona española sobre sus colonias americanas en el periodo precedente a las guerras independentistas.

Alejandro N. Bertocchi Morán, reconocido investigador naval uruguayo, presenta "Evolución del entorno marítimo uruguayo", una cronología que abraca desde 1501, cuando Américo Vespucio baraja la costa atlántica del continente hasta los 50° de latitud sur, y habría quizá descubierto el Río de la Plata. El historiador chileno-norteamericano Carlos López Urrutia comenta "Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico". La obra *Fighting under the Southern Cross* (Luchando bajo la Cruz del Sur) es la novela de Claude H. Wetmore, quien vivió en el Perú durante la guerra de 1879, y tiene el carácter de testimonial, pues el autor conocía bien los buques, su tripulación, y hasta fue testigo de algunos combates en mar y tierra, y por sus conversaciones con los participantes pudo enterarse de los detalles de otros encuentros. La otra novela, *Under the Chilian Flag* (Bajo la bandera chilena), escrita por Harry Collingwood y publicada probablemente en 1909, no tiene fuentes ni conocimientos de primera mano. López Urrutia concluye que ambas obras carecen de valor histórico.

Darío Manfredi, presidente de la Fundación Alessandro Malaspina, en su trabajo "Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas" manifiesta que Cádiz habría sido la ciudad a la que más vinculado se sintió el explorador a lo largo de su vida. En Cádiz, en ese momento importantísimo emporio mercantil, se respiraba un clima de liberalismo en el pensamiento y en las costumbres que hacían de ella un centro cosmopolita. Allí Malaspina se sintió su-

mamente cómodo y pronto formó parte de un selecto grupo de intelectuales.

Iván Valdez-Bubnov, historiador mexicano, en su artículo "Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo, examina la relación entre el desarrollo de la tecnología naval y las necesidades estratégicas inherentes al sistema marítimo español durante el siglo XVII, y en última instancia ubica la tecnología naval española dentro del contexto del desarrollo de los sistemas navales de las otras potencias atlánticas; observa que, a partir de 1650 las innovaciones introducidas por las potencias rivales conducirían a un progresivo desfase tecnológico que llevaría a una expansión de la iniciativa privada en el sistema naval y militar.

La aparición del número décimoquinto de *Derroteros de la Mar del Sur* indica una permanencia de quince años en los que, puntualmente, desde el año 1993, ha venido apareciendo para difundir las investigaciones de la historia marítima y naval iberoamericana, los trabajos referidos a la campaña de la escuadra española en el Pacífico (1862-1866) y los estudios que se centran en la figura del navegante Alejandro Malaspina, protagonista del viaje científico-político por el Océano Pacífico al mando de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789-1794). Además de los artículos, la revista ofrece otras secciones: noticias diversas, comentarios de libros y bibliografía marítima y naval iberoamericana.


MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA



El puerto del Callao

Transporte marítimo en el siglo XX

Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo

Año 101, N.º 3 - 2008



Fragata Misilera B.A.P. Aguirre realizando el lanzamiento exitoso de un misil Otomat que dio en el blanco a una distancia de 152.8 kilómetros durante el Operativo Angamos, llevado a cabo en el mes de diciembre entre Pisco y Salinas.

REVISTA DE MARINA

Director
Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram
Editor
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez
Diseño y Diagramación
Fernando E. León La Torre
Técnico Primero Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección
Víctor Lecaros Villavisencio.

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 101, N.º 3 - 2008
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.



7. **El Tribunal Militar Policial y la sociedad**
Contralmirante CJ. Carlos Enrique Mesa Angosto

9. **Transporte marítimo peruano en el siglo XX**
José Eduardo Cavani Ríos

29. **Bravo Zulú**
Capitán de Corbeta SN (MC) Ramiro Rojas Navarro

32. **Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo**
Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra

43. **El puerto del Callao**
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

62. **Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia**
Lic. José A. Hudtwalcker Morán

78. **Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, su aplicación a través de la jurisprudencia y su impacto en la conducción de las hostilidades**
Capitán de Fragata CJ Víctor Jesús Gonzáles Jáuregui

86. **La Fuerza de Submarinos de la Armada Argentina en la crisis de 1978**
Ricardo Burzaco

97. **¿Para qué se arman?**
Contralmirante (r) Julio E. Uriarte



110. **Recordando al maestro con cariño C. de C. (EF) Raúl Pardón García**
Capitán de Navío (r) Jorge F. Portela Roca

113. **Generadores de ruido para la guerra antisubmarina**
Teniente Primero Pedro Iriarte Chávez

119. **Sucedió hace un siglo**
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez

123. **Actualidad Naval Mundial**
Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

130. **Actualidad Naval Nacional**
Lic. Tatiana Figueroa López

146. **Comentario de Libros y Revistas**
Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL

ITINERARIO DE UN AÑO FECUNDO

En objetiva visión, instituciones públicas, sectores de la banca, la industria y el comercio, especialistas en el mundo económico, docentes de altos centros educativos, además de autorizadas voces internacionales, han coincidido que el 2008, a pesar de la tormenta desatada a causa de la crisis mundial, para el Perú fue un año en el que se evidenció las notorias proyecciones de su crecimiento, dinámica que se percibe en las distintas regiones del país con inusitada fortaleza y expectativa, tanto personal como corporativa.

Con este mismo ímpetu y en su línea de acción, en el trayecto de este año la Marina de Guerra del Perú, como institución encargada de proteger la soberanía nacional y los intereses marítimos del país y su correspondiente participación en el desarrollo de la nación, asumió la responsabilidad de continuar cumpliendo con sus objetivos estratégicos.

En tal sentido, teniendo presente que para hacer frente a virtuales amenazas externas es imprescindible la disuasión, se continuó fortaleciendo las fuerzas navales, procurando que alcancen un excelente nivel de interoperabilidad con el fin de competir, en condiciones de eficiencia, con fuerzas navales de otros países, en el marco de un sistema de seguridad cooperativa.

Es en este contexto que unidades de superficie, submarinas y aéreas, desempeñaron un rol preponderante en ejercicios y operaciones multinacionales, tales como UNITAS 2008, que en esta oportunidad tuvo como magno escenario el Mar de Grau. Relevantes fueron igualmente las operaciones SIFOREX, PANAMAX y SUBDIEX, así como notable fue la participación del BAP *Arica*, al haber alcanzado estándares de eficiencia en un vasto programa de ejercicios de guerra realizados durante 152 días en áreas marítimas de los Estados Unidos de América.

Estos éxitos, que nos estimulan, son el resultado del programa de entrenamiento y preparación de nuestras fuerzas navales, cuyo permanente objetivo es mantener, tanto al personal, como al material, en un alto estado de entrenamiento y preparación acorde con la misión de defensa de la soberanía e integridad patrias que le corresponde a la Marina de Guerra del Perú por mandato constitucional.

A propósito de este referente, como hace 134 años, cuando a bordo de la barca *Nereida* se dio inicio al primer viaje de instrucción, este año jóvenes cadetes realizaron a bordo del BAP *Mollendo* su formación integral en extenso viaje por diferentes países del

mundo, en cuyos puertos asumieron el rol de mensajeros de nuestra cultura, ilustrando en muestra itinerante el pasado histórico del Perú y lo que hoy realiza en su vigoroso inicio hacia el desarrollo. Así como a todo peruano emociona la incorporación de una nueva unidad a nuestras Fuerzas Navales, en este año un sentimiento de nostalgia embargó a quienes, en su turno, comandaron y tripularon el destructor misilero BAP *Ferré*, en los instantes que fue arriado su Pabellón, tras 35 años de haberse constituido en una unidad emblemática de nuestro poder naval.

Por otro lado, es de destacar que para contribuir con la tarea de pacificación nacional, la Marina de Guerra del Perú, desde enero del presente año, participa en el Comité Multisectorial para la ejecución del Programa del Desarrollo del Valle de los Ríos Apurímac y Ene (VRAE) en el sector de Seguridad y Defensa Nacional, ejerciendo dentro de sus actividades acciones contraterroristas y de apoyo al combate del tráfico de drogas con el objetivo de contribuir al restablecimiento del Estado de Derecho en dicha región. En esta abnegada tarea, la Marina perdió a uno de sus valiosos integrantes: el OM2 Oes, Víctor Valle Morales, fallecido en acción de armas el 26 de julio. Uno de los logros más resaltantes del año dentro de la política de bienestar de la Marina, fue la ceremonia de entrega de las llaves de las viviendas que conforman el Conjunto Residencial Iquique, condominio que consta de 520 departamentos, distribuidos en 28 edificios y que cuenta con amplias áreas verdes, jardines, alamedas y otros adelantos de la arquitectura social moderna.

Un acontecimiento para el desarrollo de Iquitos y la expresión del excelente profesionalismo de la Marina así como el alto nivel tecnológico mostrado, constituyó el lanzamiento del BAP *Clavero*, primera cañonera fluvial encargada por la Marina al SIMA Iquitos y que tendrá la misión de vigilar las fronteras y, adicionalmente, llevar ayuda a los poblados ribereños de la Amazonía.

Es oportuno, en este recuento de los hechos navales sobresalientes, destacar la acción de la Marina al haber dispuesto que sus unidades navales efectúen acciones de vigilancia marítima, aérea y patrullaje costero, así como servicios públicos esenciales en puntos críticos, durante el desarrollo de APEC 2008, garantizando seguridad a sus ilustres asistentes. Nos complace haber brindado nuestro aporte en esta histórica cita.

Este es un breve recuento de las actividades institucionales del año que concluye, año intenso en el que nuestro personal naval ha dejado una vez más en claro su entusiasta compromiso de servir a nuestro país.

El Director

El Tribunal Militar Policial y la sociedad

Contralmirante CJ.
Carlos Enrique Mesa Angosto*

El Perú es un país que avanza positivamente en el fortalecimiento de sus instituciones, en busca de la madurez democrática y la plenitud de sus aspiraciones como nación. Es un Estado que tiene en su base la seguridad que le otorgan sus instituciones y las leyes, en un orden que, superando defectos e inequidades, nos va conduciendo a mejores oportunidades para el futuro.

En ese sentido, las Fuerzas Armadas y Policiales tienen una responsabilidad mayor porque el ejercicio de su función les demanda la observancia de un código de conducta y disciplina diferentes, excepcionales y en sinnúmero de casos mucho más exigente que el que deben cumplir los funcionarios o ciudadanos en general, quienes no tienen, por ejemplo, que utilizar armas o ejercer la fuerza en nombre de la ley.

Somos un país que debe enfrentar las constantes manifestaciones de la violencia política que sobrevive en sus comunidades más alejadas, y combatir al mismo tiempo la criminalidad y los focos de caos social en sus ciudades y periferias, como es el reciente caso de Pómac, con trágicos resultados. Nuestras fuerzas del orden, a quienes se les exige desempeño y sacrificio extremo, deben tener el respaldo de la ley no sólo para sancionar sus faltas sino también para su amparo legal y su derecho a procesos justos, transparentes y legítimos.

* Presidente del Tribunal Supremo Militar Policial.

Por ello, la Constitución peruana establece categóricamente la existencia del Fuero Militar como una jurisdicción distinta y ajena funcionalmente a la jurisdicción ordinaria. La designación de los vocales del Tribunal Militar es por ley (D.L. N° 29182) una prerrogativa del Presidente de la República en su calidad de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y Policiales. La propia Carta Magna en su artículo 154° define que el Consejo Nacional de la Magistratura sólo nombra, ratifica y disciplina o destituye a los jueces y fiscales del Poder Judicial y Ministerio Público, mas no considera en su ámbito a los magistrados militares.

La ley de leyes en el artículo 173° establece la vigencia del código militar para los casos de delitos de función, de manera que los efectivos de las fuerzas del orden que infrinjan las normas sean prioritariamente disciplinados o procesados en su fuero natural, con el rigor que corresponde, pero también bajo las garantías de un debido proceso, con magistrados propios del ámbito militar.

Este es pues el contexto en el que actúa el Tribunal Supremo Militar Policial, un organismo que tiene una existencia histórica y que forma parte de la institucionalidad de las Fuerzas Armadas y Policiales en el Perú. No es una institución rígida, porque como todo ente especializado es capaz de evolucionar en la dirección que marcan las leyes del Estado y sus compromisos internacionales, sobre todo en materia de Derechos Humanos.

Sin embargo, en los últimos años se ha venido haciendo eco de corrientes que arrastran la intencionalidad de desaparecer el Fuero Militar o adosar ilegalmente su competencia al fuero ordinario. Con cuestionamientos excesivos y denuncias, muchas veces sin mayor fundamento, se busca mellar la autoridad del fuero militar, en una escalada que trae como consecuencia la desmoralización en las fuerzas armadas y policiales, afectando la disciplina de sus miembros.

Al asumir la Presidencia del Tribunal Supremo Militar Policial y teniendo como antecedente mi labor previa, en el entonces Consejo Supremo de Justicia Militar, tengo como propósito conducir a la justicia militar con un criterio amplio a fin de perfeccionar su modelo y conservar su vigencia plena como garantía del orden en los institutos armados y de la calidad moral de quienes tienen en sus manos la paz interna y la seguridad externa de la nación.

Transporte marítimo peruano en el siglo XX

Aproximación histórica y perpectivas

José Eduardo Cavani Ríos

Las mejores enseñanzas para el porvenir se obtendrán con las lecciones del pasado.

Helmuth Von Moltke

Através de la historia el medio acuático ha jugado un papel importante en nuestro desarrollo. El que el 95% de nuestras exportaciones emplee el transporte marítimo dice mucho de su importancia y del valor que tiene el mar en nuestro crecimiento económico: el destino del Perú está ligado estrechamente a éste. Y es allí donde, en el presente siglo, debemos buscar las oportunidades para el avance y fortalecimiento de nuestro comercio exterior.

En épocas recientes, este medio de transporte fue cobrando mayor relevancia, lo que motivó que algunos gobiernos, quizá con buena intención, optaran por medidas intervencionistas regulando con relativo éxito esta actividad. El péndulo siempre fue de un proteccionismo muy acentuado a la adopción de medidas liberales irrestrictas.

El presente trabajo busca identificar dentro de la historia reciente de nuestro transporte marítimo la línea estatal seguida en este tema que, si bien ha tenido un efecto positivo, este fue en ocasiones efímero, provocando a menudo retraso tecnológico tanto en la infraestructura portuaria como en los buques mercantes de bandera peruana.

Por otro lado, las medidas liberalizadoras aplicadas por los gobiernos desde el inicio del siglo XX buscaron la competitividad de nuestro transporte marítimo frente a los avances que venían experimentando las más importantes flotas del mundo. Sin embargo, al final de ese siglo, nos hemos percatado que junto a estas políticas liberales debieron, en su oportunidad, ir otras que resguardaran principalmente a nuestra marina mercante.

En la actualidad, la globalización obliga a los países marítimos a ajustarse a las exigencias del comercio mundial, de tal forma que puedan brindar un servicio seguro, eficiente y rápido. El enfoque estatal al respecto debe sustentarse sobre la

toma de conciencia de que es imperativo reestablecer nuestra marina mercante y modernizar nuestros puertos.

Para plantear esta situación hemos dividido este trabajo en dos partes: las oscilantes tendencias de nuestro transporte marítimo (proteccionismo y liberalismo), y las perspectivas y los retos que se le plantea a esta actividad en el siglo XXI.

1. El transporte marítimo peruano durante el siglo XX

El transporte marítimo es lo que "materializa el intercambio de mercaderías a través del medio acuático, comprendiendo todo lo relativo a los tráficos, cargas, marina mercante y a los seguros"[1]. De esta forma, "entre los usos que del mar ha hecho el hombre, probablemente el del transporte es el más antiguo y trascendente"[2].

Para nuestro país la importancia del transporte marítimo descansa en que "es una actividad que a través de los tiempos ha sido factor fundamental de la integración de nuestros pueblos y ha fomentado el intercambio comercial gracias al servicio que prestan los puertos tanto a la llegada como a la salida de las naves"[3].

Es bueno señalar que esta actividad permite alcanzar para el Perú los siguientes objetivos estratégicos[4]:

a) Contar a mediano plazo con una marina mercante eficiente y capaz de:
   - asegurar el transporte de cuando menos el 50% de los fletes de nuestro comercio exterior en las líneas de trafico regular y el máximo posible en los otros tráficos, así como el abastecimiento estratégico y la continuidad del mismo, aun en casos de emergencia nacional e internacional;
   - garantizar la continuidad de nuestro tráfico de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre en toda circunstancia;
   - lograr el máximo rendimiento para obtener el mayor ingreso de divisas para el país;
   - constituir una reserva naval que pueda contribuir eficazmente a la defensa nacional; y
   - ofrecer una fuente de trabajo técnico y atractivo.
b) Obtener la mayor ventaja posible de la ubicación estratégica del Perú en la cuenca del Pacífico, convirtiendo uno de los puertos de nuestro litoral en el centro de trasbordo de cargas más importante en la costa sudamericana.
c) Establecer un sistema de seguros y reaseguros que responda adecuadamente a los requerimientos del transporte marítimo.

Sobre el primer punto, hay que señalar que, "para un país, el no contar con

1 Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (en adelante IEHMP), *Proyecto de Política Marítima (Intereses Marítimos)*, Lima, IEHMP, 1990, p. 24.

2 Carlos Lema Osores, "La Seguridad Marítima en tiempos de paz: control, vigilancia y protección. La Autoridad Marítima", en *El uso del mar y su influencia en la seguridad nacional*, Lima, IEHMP, 2000.

3 Miguel A. Rojas Vivero, *Puertos peruanos*, Callao, Empresa Nacional de Puertos S.A., 1989, p. 5.

4 IEHMP, *Proyecto de Política Marítima*, p. 107.

una marina propia equivale a enajenar su libertad de dirigir y realizar su comercio exterior, dejándolo en manos de extranjeros. Por ende, los conceptos de marina mercante y libre acceso al comercio mundial están estrechamente ligados"[5].

No hay que olvidar que "a lo largo de la historia la política de transporte marítimo en el mundo ha oscilado entre dos modelos opuestos: el proteccionista y el librecambista. La adopción de uno u otro modelo en cada país o Estado ha dependido de los intereses marítimos particulares en vigor y de las políticas económicas generalmente adoptadas a nivel nacional"[6].

El transporte marítimo luego de la guerra con Chile

El escenario del transporte marítimo anterior a la guerra con Chile era expectante. Entre 1852 y 1860 se inició la transformación de la navegación a vela por la de vapor, encontrando al Perú sin medios



5 Bernardo Durán, *La Reserva de carga en el Transporte Marítimo*, Lima, Universidad San Martín de Porres, 1992, p. 22.

6 IEHMP, "La Política de Transporte Marítimo en el Perú: Bases para un documento de posición de la Marina", Lima 20 de junio de 1993, p. 10.

ni capacidad para adaptarse a la nueva tecnología. Los gobiernos de la época optaron por la apertura de todos los puertos a los vapores de todas las naciones, frenando así toda posibilidad del desarrollo naviero propio.

En efecto, en 1861 se permitió a la Pacific Steam Navigation Company seguir manejando el servicio de cabotaje en nuestro litoral. Además, años más tarde, en 1872, "se elimina la exigencia de que los capitanes de los buques nacionales sean peruanos, dejando como única condición que conozcan el idioma español y revaliden sus títulos".

Medidas como esta motivaron que, a principios del siglo veinte, aquella compañía naviera británica que operaba en el Pacifico, modificará sus estructuras navales. Así lo rescata Arthur Wardle cuando señala lo siguiente:

"A principios del siglo veinte, era tal el estado de los negocios, que, de dos naves que había mandado construir la Compañía, una, el *Potosí* (5300 toneladas) debía ser vendida inmediatamente, y la otra, el *Galicia* (5896 toneladas), sufrió modificaciones considerables en su estructura a fin de acondicionarla para el transporte de carga general. Se ordenó un nuevo buque auxiliar, el *Perico* (268 toneladas), para reemplazar el *Morro* en Panamá"[7].

El perder la Guerra del Pacifico significó para el Perú un golpe muy duro para la moral nacional y su economía. Las actividades portuarios, con el salitre y el guano fuera del escenario comercial, se restringieron al cabotaje y exportación de pocos insumos. Sin embargo, manteníamos el tráfico marítimo con las potencias del orbe e incluso con algunos países latinoamericanos como Ecuador y Chile.

Esto se mantuvo gracias a que, en el periodo de 1861 a 1903, se aplicó una política marcadamente liberal dejando a los vapores extranjeros en igualdad de condiciones con los nacionales. El resultado: los negocios británicos se hacían más fuerte que los norteamericanos, de tal forma que la "Grace, Wessel & Duval, Fred T. Ley y la Foundation Company fueron empresas cuya participación en transporte marítimo y comercio (las dos primeras) y en construcción (las dos últimas) fue más importante que la de cualquier otro capital americano presente en estas ramas"[8].

En general Yepes rescata que "en el proceso de inserción al mercado capitalista internacional, las casas comerciales en el Perú, cuyo núcleo más poderosos lo constituían las británicas, jugaron un rol decisivo. A través de un complejo tejido de intereses -banca, seguros y transporte marítimo- por un lado, y en asociación con fracciones de la burguesía peruana y otros capitales foráneos por el otro, el capital británico controlaba una gran parte de las actividades de importación y exportación"[9].

---

7 Arthur C. Wardle, *El Vapor conquista el Pacífico: Anales de las hazañas marítimas, 1840-1940*, Valparaíso, Universo, 1940, p. 167.

8 Ernesto Yepes, "Los inicios de la expansión mercantil capitalista en el Perú (1890-1930)", *en Historia del Perú*, Lima, Juan Mejía Baca, 1981, VII, p. 372.

9 Ibidem, p. 368.

No obstante la fuerte presencia del capital británico en el transporte marítimo, "en los primeros años del siglo XX, se inicia una etapa en la cual el Estado comienza a tomar conciencia de la importancia de contar con una flota mercante nacional. Muestra de ello es la Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante dada en 1903, así como la Ley 194 en que se autoriza al Poder Ejecutivo un subsidio de treinta mil libras anuales para la formación de una Compañía Nacional de Vapores"[10].

En efecto, a comienzos de ese siglo el Perú no tenía Marina Mercante ni para atender la exigencia comercial interna. Sólo la Compañía Inglesa de Vapores (Pacific Steam Navigation Company) y la Compañía Sudamericana de Vapores (chilena), operaban en nuestro litoral sin restricciones. En fin, esto es consecuencia de lo que Basadre señaló: "La Guerra del Pacífico significó la destrucción del aparato mercantil que durante décadas había impulsado el *boom* guanero. En términos monetarios, sólo bastante más tarde las exportaciones recuperarían la magnitud de 1877".

El inicio de nuestra flota comercial

No bien entrado al siglo XX, en 1903, se suscita el hundimiento del vapor *Arequipa* de la Pacific Steam Navigation Company, pereciendo alrededor de ochenta personas que iban a bordo. Un años más tarde, Estados Unidos promulgó la *Cargo Preference Act* que "estableció, por un lado, la reserva de carga y, por el otro, subsidios tanto para la construcción como para la operación de buques abanderados en el país"[11].

El Perú ese mismo año crea la Compañía Administradora del Guano, que se encargó de "la explotación de los depósitos de guano, del cuidado de las aves y de los depósitos de abono"[12]. Además, en 1906 por Ley N° 164 se crea como sociedad anónima la Compañía Peruana de Vapores. El capital inicial era de S/. 3 000 000 00 que correspondía a 300 000 acciones de S/. 10 cada una.

Mientras la mencionada compañía naviera británica inició en 1907 una serie de implementaciones a su flota: se construyeron en Glasgow los vapores *Huanchaco* (4524 toneladas), *Junín* (4536 toneladas), *Kenta* (5025 toneladas), *Quillota* (3674 toneladas) y *Quilpé* (3669 toneladas), todos de doble hélice; y las unidades de primera clase de los vapores *Oravia*, *Oropesa* y *Orissa*, fueron totalmente renovados y modernizados. La flota, sin embargo, sufrió la pérdida del *Santiago*, cerca de Corral, el 18 de junio, y del *Colombia*, a la altura de Lobos de Tierra, el 9 de agosto, y el *Callao* (antes *Gaelic*) fue vendido[13].

---

10 Durán, ob. cit., p. 55.

11 IEHMP, *La Política de Transporte Marítimo en el Perú: Bases para un documento de posición de la Marina*. Lima 20 de Junio de 1993. p. 10.

12 Luis Ezeta, *Breve reseña histórica de la Marina Mercante Peruana*, Lima, Desa, 1989, p. 42.

13 Wardle, ob. cit., p. 173.

La creación de la Compañía Nacional de Vapores

La Compañía Peruana de Vapores nació en 1906 por iniciativa del presidente José Pardo y Barreda y de su ministro de Hacienda Augusto B. Leguía. Siendo sus primeras líneas de navegación: directa (Panamá-Callao), escala (hacia Guayaquil, Valparaíso e intermedios) y especiales (realizadas entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios).

Asimismo, por resolución suprema del 21 de julio de 1906 se determinaron las bases para conformar la Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante del Callao, otorgándole "una subvención anual de 30 000 libras peruanas y garantizándole la exoneración de todos los impuestos que afecten a la navegación, patentes y registro mercantil y marítimo o cualquier otro, la liberación de derecho de aduana a los víveres y artículos navales que se imparten para el servicio y consumo de la Compañía"[14].



Aquellas 300 000 acciones de S/. 10 cada una fueron colocadas totalmente el 18 de octubre de 1907. Luego, hasta 1909, la CPV adquiere los vapores *Ucayali* y *Huallaga*, junto a la barca *Elizabeth*, y establece sus oficinas en el Callao. La situación, entonces, era promisoria. Sin embargo, como esta flota no podía cubrir sola todo el tráfico que la ley le había designado, su Directorio decidió apelar al empréstito extranjero, logrando adquirir los buques *Mantaro*, *Urubamba* y *Pachitea*, que arribaron al Callao en 1911. Esta medida rindió los efectos esperados.

Hasta 1914, en que se inició la Primera Guerra Mundial, se dio en el seno de la Compañía una serie de inconvenientes con el Estado, ya que este deseaba cada vez más aumentar su influencia en las decisiones del Directorio, aun cuando la ley -por ser una sociedad mercantil- le otorgaba autonomía para su accionar. Esta pugna seguirá a la Compañía durante toda su vida institucional, perjudicándola en su desempeño.

En efecto, hasta ese año, "los barcos de la CPVDC habían limitado su actividad a la costa oeste sudamericana, entre Valparaíso y Panamá. En 1915, con la apertura del Canal de Panamá, se extiende el tráfico a los puertos del Atlántico de Norte América con los vapores *Pachitea* y *Mantaro* y a Inglaterra con el *Urubamba*"[15].

14 Palabras del capitán de travesía César Macher Medina recogidas por Ezeta, ob. cit., p. 36.

15 Mario Castro de Mendoza, *La Marina Mercante en la República*, 1821-1968, Lima, Talleres de Artes Gráficas Martínez EIRL, 1980, II, p. 78.

Las guerras mundiales y el *boom* de las materias primas

Hay que reconocer que los conflictos mundiales originaron un crecimiento en nuestras exportaciones de materias primas como el azúcar, algodón, arroz y minerales, provocando un apreciable incremento en nuestro comercio exterior. Al mismo tiempo que se originaba un fenómeno adverso que perjudicaba a otro rubro del transporte marítimo, el de pasajeros.

En efecto, "en parte debido a las restricciones impuesta a la inmigración por las autoridades norteamericanas y en parte debido también a las mayores posibilidades de trabajo en Europa, después de 1918, la industria del transporte marítimo de pasajeros a ultramar llegó a sufrir una prolongada crisis que estuvo a punto de colapsarla, sobre todo si se tiene en cuenta la competencia que muy pronto comenzaría a hacerle el transporte aéreo"[16].

La Compañía Peruana de Vapores, durante la Primera Guerra Mundial, ganó ingentes sumas de dinero por conceptos de fletes, pero lamentablemente la poca previsión de sus dirigentes y las intervenciones políticas llevaron nuevamente a la Compañía a la deriva y así fue perdiendo sus buques.

Los comienzos del control estatal del transporte acuático

Durante la Primera Guerra Mundial los países latinoamericanos, principales proveedores de materias primas a Europa, tomaron conciencia de lo riesgoso que resultaba depender, para el desempeño de su comercio internacional, de las flotas navieras extranjeras y de lo importante que resultaba el poseer una flota mercante nacional con el fin de percibir los importantes ingresos por conceptos de fletes.

Por ello, "la Primera Guerra Mundial originó una crisis en el transporte marítimo, por lo que el gobierno tomó posesión de los transportes necesarios para atender las necesidades públicas, y se prohibió la venta de vapores y buques de vela de registro nacional sin previa autorización del gobierno"[17]. Pero la caída aún era imparable.

En el año de 1923 la crisis en el transporte marítimo se agudiza. Un ejemplo claro es el hecho de que a la Sección Mercante de la Escuela Naval del Perú ingresa solo un alumno: Arturo Garro Reátegui. Y recién, cinco años más tarde, se promulga la ley de Cabotaje con el fin de respaldar la actividad marítima.

La crisis de 1930 y su repercusión en la actividad marítima

Para 1930 la situación de nuestro transporte marítimo era clara: "Grace, Pacific Steam Co., La Sudamericana, etc., que entraban y salían de los puertos peruanos, barrían con la carga de exportación y aún con la de cabotaje; mientras tanto las bodegas de los barcos nacionales permanecían vacías, como si no tu-

16 Ramón Hervas, ob. cit., p. 152.
17 Bernardo Durán, ibídem, p. 56.

vieran productos agrícolas y minerales que exportar"[18]. Además, las pocas naves de la CPV sólo tenían a los oficiales estrictamente necesarios, el resto había sido separado.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial cabe rescatar que algunos países aliados que no tuvieron una participación de manera sustancial en el conflicto se vieron repentinamente beneficiados. En efecto, sea por la iniciativa de los países americanos como por impulso de los Estados Unidos se facilitó la adquisición de flotas mercantes excedente. Así el Perú pudo adquirir 8 naves, Argentina 24, Brasil 12 y Chile 6. Asimismo, nuestro país ya había creado en 1948 la Escuela Náutica Miguel Grau.

La reglamentación internacional del transporte marítimo

La década de los años cincuenta significó el inicio en el uso de contenedores en el tráfico desde y hacia el Perú. En este periodo la CEPAL rescata que gracias a los avances en la arquitectura y la ingeniería naval se implementó sistemas más productivos para la manipulación de la carga, de tal manera que los puertos, frente a la tendencia de hacer los barcos más grandes, más productivos y más especializados, respondieron dragando sus fondos, expandiéndose hacia lugares más próximos al mar abierto y con mayor profundidad de agua, y construyendo muelles, instalaciones y depósitos de mayor tamaño, para recibir carga fraccionada y a granel.

Para contribuir al mejoramiento y modernización de las naves peruanas se crea en 1950 el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Más adelante, en 1964, como resultado de la homogenización de la carga y la incorporación de esta en contenedores, la Organización Internacional de Normalización (OIN) adoptó dimensiones uniformes para tales elementos: "La importancia creciente del transporte terrestre en los viajes de punto de origen a punto de destino ha puesto de relieve el papel que las dimensiones máximas de transporte terrestre de las principales naciones que intervienen en el tráfico han de desempeñar en las dimensiones para transporte marítimo"[19].

Las políticas de sustitución de importaciones

Hasta 1970 las políticas de sustitución de importaciones aplicadas por los países de América Latina y el Caribe resultaban ir a contracorriente del comercio internacional,. Por sustentarse en un esquema de monopolio estatal centralizado y crecimiento hacia adentro sin mirar al exterior.

En esencia, este sistema afectó más a los puertos latinoamericanos, por cuanto a ellos el comercio internacional les exigía modernizarse a fin de que pudieran recibir las naves porta-contenedores: De esta forma, el mantener el uso de méto-

18 Ibidem, p. 41.
19 Ibidem, p. 13.

dos convencionales de manipulación de la carga y soslayar el desarrollo de la contenedorización y las técnicas mecanizadas portuarias nos alejaron prácticamente del comercio mundial. Pasaría, pues, mucho tiempo para que nuestros puertos recibieran a los buques graneleros (Bulk Carrier) y buques tanques.

El manejo estatal del comercio exterior

Recién en 1981 la CPV ante el avance de la contenedorización en la Costa Oeste de Sudamérica optó por incorporar buques del tipo multipropósito con capacidad para transportar todo tipo de carga, incluyendo contenedores. Asimismo, los Estados Latinoamericanos con intereses marítimos como el Perú consideraron la posibilidad, de acuerdo a las directrices de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), de desarrollar mucho más sus marinas mercantes mediante la adopción de la reserva de carga.

No obstante, "se debe reconocer que en la práctica el régimen de reserva de carga constituyó un sistema imperfecto, que permitió una serie de abusos y corrupción en la forma de autorizaciones o denegaciones de *waivers*. En algunos casos, bajo el pretexto de proteger y promocionar el desarrollo de la marina mercante nacional –y particularmente la empresa naviera estatal CPV- y permitir su supervivencia, significó una traba para el comercio exterior"[20].

El régimen de la reserva de carga

Cuando se menciona la reserva de carga, reserva de flote o discriminación de pabellón, como también se le conoce, nos referimos a la protección que adoptan los Estados para salvaguardar sus marinas mercantes. Esta es, pues, "una figura jurídica de protección a los armadores nacionales mediante la cual se reserva un determinado porcentaje del comercio interno y externo del país para que sea transportado por naves de bandera nacional"[21].

El inicio de los años 60 marca el comienzo de la intensificación de la intervención del Estado en el ámbito del transporte marítimo con el establecimiento de esta figura. Asimismo, acompañó a esta medida la promulgación de la Ley N° 13996, por la cual se creó la Comisión Nacional de Marina Mercante.

Propiamente, la aplicación de la reserva de carga empieza con el Decreto Supremo N° 3 del 25 de enero de 1966, el cual aparte de mantener la exclusividad del Perú en el manejo de cabotaje reserva el 20% de la carga de exportación e importación a las naves nacionales que operan en líneas estables.

Esta ley, reconociendo que nuestra marina mercante se encontraba en pleno desarrollo, considera el aumento gradual de la reserva de carga hasta en un 50%, y mientras esta no pueda atender todo el comercio exterior se autorizó a las navieras extranjeras a movilizar la carga de exportación excedente.

20 IEHMP, "La Política de Transporte Marítimo en el Perú", p. 23.
21 Bernardo Durán, ob. cit., p. 41.

El Decreto Supremo N° 12 del 13 de mayo de 1966 rompe la exclusividad que teníamos en nuestro propio cabotaje permitiendo que este se realice por naves extranjeras de acuerdo a Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales. Además, establece legalmente qué se debe entender por Marina Mercante Nacional.

En ese sentido, establece que "son naves mercantes peruanas las inscritas en los Registro de la Marina Mercante Nacional, que navegan sujetas a las Leyes de República". En la misma línea, plantea los requisitos para esta inscripción: por lo menos que el 75% sea de propiedad de peruanos; si es una persona jurídica, que esta haya sido constituida de acuerdo a nuestras leyes, y, básicamente, tener Capitán, Oficiales y Tripulantes peruanos.

El inicio y auge de nuestra marina mercante

Desde el 4 de agosto de 1967 el Decreto Supremo N° 13, implementó medidas para apoyar a nuestra marina mercante, obligando a que en los contratos de adquisición en los cuales el Estado interviniera se respetase tanto por éste como por su contraparte las normas legales sobre reserva de carga dictadas a favor de naves peruanas.

En diciembre del mismo año, el Estado peruano –tomando en cuenta que la Corporación Peruana de Vapores estaba teniendo progresos en el acceso a mercados extranjeros- consideró conveniente (mediante el Decreto Supremo N° 291-H) "que los cargamentos de artículos liberados de impuestos aduaneros puedan y deben ser transportados en barcos de la Corporación Peruana de Vapores o sus servicios asociados, en lugar de hacerse en los de bandera extranjera".

Por otro lado, el Decreto Ley 17526 del 21 de Marzo de 1969 crea la Empresa Nacional de Puertos ENAPU-PERU. Y mediante otro Decreto Ley N° 18027, dado nueve meses después, se le otorga la potestad de "administrar, operar y mantener los Terminales y Muelles referidos, así como las instalaciones portuarias particulares que pasen al Estado o que se construyan en el futuro por el propio Estado, de modo que su operación y desarrollo respondan a sus objetivos"[22].

Asimismo, el Perú con el ánimo de brindar mayor seguridad a su tráfico naviero y portuario crea por Decreto Ley, del 23 de septiembre de 1969, el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, "como un organismo especializado de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías y Guardacostas, para ejercer las funciones de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como para el control y protección de los recursos y riquezas naturales y en general de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático"[23].

---

22 Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), *Puertos del Perú,* Lima, Atlántida, 1973, p. 12.
23 Carlos Lema, ob. cit., p. 65.

El 2 de junio de 1970 el gobierno militar del general Juan Velasco Alvarado, promulgó el Decreto Supremo N° 012-70-TC, en cuyo artículo primero se dispuso la elevación de "la reserva de fletes de exportación al 50% en toneladas pagantes, a favor de las naves de bandera nacional respecto a la carga que se transporte entre el Perú y los países atendidos"[24].

Mientras en 1976 el tonelaje de la flota mundial que empleaba contenedores iba en crecimiento (aproximadamente 10 millones de toneladas de registro bruto), PESCA PERU vendía su flota, o lo quedaba de ella, "conformándose las PEEAS (Pequeñas Empresas de Extracción de Anchovetas)"[25].

En 1978 se aplicó otra nueva medida tendiente a proteger a nuestra flota mercante: el D-L. 22067 que al margen de brindar el íntegro de carga que se deriva de las compras del Estado a las navieras peruanas, señala en su artículo segundo lo siguiente: "se debe contratar a las naves nacionales, de acuerdo a la siguiente prioridad: a) Compañía Peruana de Vapores CPV; b) Otras navieras nacionales; c) Extranjeras fletadas por la CPV".

Sin embargo, ese mismo año, el desequilibrio tanto en la naturaleza de la carga como en el tonelaje de esta que era empleada en el comercio que los países latinoamericanos, especialmente andinos, tenían con Gran Bretaña nos ofrece una



24 Bernardo Durán, ob. cit., p. 48.
25 Centro de Altos Estudios Sindicales (CAES), *Trabajo Marítimo, Portuario y Pesquero,* Lima, Friedrich Ebert, 1986, p. 169.

razón del porqué muy poca carga que salía de esta región era containerizable y muchas unidades volvían vacías.

Pese a todo ello, al comenzar el decenio de 1980 la Marina Mercante Peruana estaba considerada entre las más importantes de Latinoamérica. Poseer más de sesenta naves le significó manejar una carga que superaba el millón de toneladas lo cual nos aseguraba, al mismo tiempo, miles de empleos. Todo hacía parecer, pues, que las medidas legales adoptadas a su favor permitirían su crecimiento sostenido.

Sin embargo, aquella armadura legal tenia no uno sino dos "talones de Aquiles": La Tecnología y la Competencia. Dos factores que se habían descuidado, ya que cuando las grandes potencias empezaron a desarrollar economías de gran escala requirieron modernizar más sus flotas mercantes de tal forma que contaran con mayor capacidad de almacenaje, lo cual desencadenó una competencia intensa entre los constructores de naves, y luego entre los usuarios de estas.

Las corrientes liberalizadoras

La crisis que se presentó dentro del sector naviero mundial en la década de los años 80 afectó a países tradicionalmente marítimos como los europeos, provocando la reducción considerable del tonelaje de sus flotas. Esto motivó la transferencia masiva de ellas a registros más económicos, especialmente a los libres o abiertos conocidos como *pabellones de conveniencia.*

Por otro lado, las medidas liberalizadoras que los países latinoamericanos adoptaron, entre ellos el Perú, significó un duro golpe para sus marinas mercantes. El competir abiertamente con las grandes potencias en el rubro naviero le significaría un declive en la percepción de ingresos por concepto de fletes y un crecimiento inusitado de sus índices de desempleo.

Las líneas navieras afectadas, europeas y latinoamericanas, decidieron formar un consorcio para operar las rutas del Pacífico. La Compañía Peruana de Vapores fue invitada sin éxito a integrar este grupo al cual se sumaron compañías de países como Chile, Ecuador y Bolivia. Ellos adoptaron el nombre de *Integrated Express Service* (INES)[26].

La idea entonces de los países que tenían cierta presencia en el transporte marítimo era aplicarle a éste medidas de política liberales. Además el propósito de constituir luego un servicio conjunto llamado EUROSAL también incluía el aplicar en Latinoamerica el sistema de transporte total de contenedores, así como organizar el transporte naviero.

En efecto, en 1984 cuando empezaba el decrecimiento de la flota mundial, "EUROSAL constituye uno de los pocos ejemplos de cooperación Norte-Sur en el transporte de contenedores. Los participantes latinoamericanos en ese acuerdo de cooperación son la Compañía Sudamericana de Vapores, Valparaíso, las Líneas

26 Alfred Shultz Llosa, "El Perú y su tráfico Marítimo con Europa", en *Revista de Marina* (noviembre-diciembre 1990), p. 237.

Navieras Bolivianas S.A.M. (Linabol), La Paz, y los Transportes Navieros Ecuatorianos, Guayaquil"[27].

Mientras tanto, para 1985, el Perú contaba con "59 naves de bandera nacional, lo que representaba 614 mil toneladas de registro bruto y más de 4000 puestos de trabajo bien remunerado. Estos 59 buques transportaban aproximadamente el 50% del comercio exterior del Perú"[28]. Un año después el gobierno peruano emitió dos normas legales que intentaron, sin éxito, mejorar aun más esta situación.

Estas dos leyes son: el Decreto Supremo N° 009-86-TC, que elevó al 100% la reserva de carga para nuestra marina mercante, y el Decreto Supremo N° 010-86-TC con el cual se terminó dando todo el monopolio del trafico naviero del Perú a la Compañía Peruana de Vapores.

Esta medida tuvo una reacción adversa del gobierno de los EE.UU. En especial, por parte de la *Federal Maritime Comisión,* institución administrativa del gobierno estadounidense, que puso "restricciones a los barcos nacionales en los puertos norteamericanos. Por ello, se dejó sin efecto el Decreto Supremo 009-86-TC".

Este hecho fue una muestra más también de la "fuerte presión de parte de los países denominados desarrollados, que al haber prácticamente consolidado sus tráficos entre ellos en base a la contenedorización y al sistema multimodal, disponiendo de flotas con naves totalmente celularizadas o de rodamiento (*roll on / roll off*), presionan en los tráficos que aún permanecen operados con naves convencionales o multipropósitos, para que empleen naves celulares"[29].

La disminución de la marina mercante peruana.

La disminución del número de naves de nuestra marina mercante es notoria no por el hecho de que no se hicieran nuevas compras sino por el aumento de las flotas de países desarrollados, la protección –mediante subsidios principalmente-, y el uso intensivo de los contenedores en el manejo de carga, así como de los buques mercantes adecuados tecnológicamente para su transporte.

En 1988 las compañías peruanas como la CPV y la CNP -con la incorporación de los buques multipropósitos como las motonaves *Mantaro, Pachitea* y *Presidente Pardo*- empezaba a incorporar gradualmente la tecnología en este rubro cuando vecinos como Brasil y Argentina empleaban casi en su totalidad los contenedores y en los Estados Unidos, el Lejano y Medio Oriente se empleaban los buques celulares[30].

Además, en ese mismo año el creci-

27 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Transporte Multimodal...*(1984), p. 2.
28 José Teixeira Rivarola, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos* Lima, ENAPU S.A., 1997. p. 9.
29 Miguel Flores, *Historia Marítima del Perú*, p. 892.
30 Guildo Chang, *Política portuaria y transporte marítimo*, p. 139.

miento de la economía internacional y la baja en los precios del petróleo contribuyeron favorablemente a "la mejora del tráfico marítimo internacional y del transporte marítimo"[31], en un escenario donde la flota mundial dejaba su decrecimiento experimentado desde hace cinco años.

La década de los años 90 es un periodo nefasto para nuestra marina mercante, no sólo por la competencia a la cual estaba sometida, que de alguna forma la revitalizaba, sino porque las medidas liberales obligaron a los Estados a adoptar políticas que eliminaran todas las normas que contribuían, aunque de manera artificial, al desarrollo de sus flotas navales.

De esta forma, el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático propuso a los Estados de la Subregión Andina la eliminación de la reserva de carga. Así, en su Resolución CAATA N° IRE-20 establece la conveniencia de eliminar una medida que había beneficiado mucho al desarrollo de las flotas navales andinas pero que, para ese entonces, las estaba retrasando en su avance tecnológico.

En ese sentido, el 21 de marzo de 1991 la Comisión del Acuerdo de Cartagena (actualmente Comisión de la Comunidad Andina) estableció, en su Decisión 288, "la libertad de acceso para la carga originada y destinada por vía marítima, dentro de la Subregión a ser transportada por buques de propiedad, fletados u operados tanto por Compañías Navieras de los Países Miembros y de terceros países"[32].

Asimismo, expresaba esta norma internacional una consideración adicional, la cual no fue tomada en cuenta por países como el Perú. Esta señala que el acceso, al igual que la Decisión 314, a las cargas entre los Países Miembros se "efectuará dentro del principio de reciprocidad; así también han establecido políticas especificas para el desarrollo de la Marina Mercante de la Comunidad Andina, que debe servir como obligado marco de referencia"[33].

Al parecer el error partió del hecho de que se debió aplicar las medidas compensatorias que la misma Decisión 314 consideraba en su tenor. Esto es flexibilizar la política referente al registro de naves; conceder créditos a largo plazo para la renovación y ampliación de la flota con apoyo del Estado; implementar leyes para liberar las medidas que afectan la actividad de la Marina Mercante nacional y que incidan en sus costos de operación; y aplicar el principio de reciprocidad en el transporte marítimo, es decir aplicar las mismas condiciones a todos áquellos países en donde hay reserva de carga y cualquier otra disposición proteccionista.

El Perú fiel a sus compromisos internacionales y a su política económica neoliberal promulgó el 22 de Junio de 1991 el Decreto Legislativo N° 644, que elimina todas las limitaciones y frenos administrativos y legales que impedían el libre

31 Luis Felipe Villena Gutiérrez, "El Perú y el desarrollo y la productividad del tráfico marítimo internacional", en *Revista de Marina* (noviembre-diciembre 1990), p. 227.

32 IEHMP, *La Política de Transporte Marítimo en el Perú*, p. 18.

33 José Teixeira, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos*, Lima, Enapu 1997, pp. 31-32.

acceso a las rutas y tráficos internacionales que ostentaban las navieras de bandera peruana.

De esta forma, con el Decreto Legislativo N° 644 "en la practica, no se consiguió lo que se deseaba, se pensó que esta apertura total iba a beneficiar a la Marina Mercante Nacional al eliminarse las restricciones que existían para la creación de nuevas empresa navieras otorgándose permisos de operación sin limitaciones y para la adquisición de naves".

Luego, el 3 de julio del año en mención se promulgó el Decreto Supremo N° 020-91 TC, "por el que se eliminan restricciones de carácter administrativo, solicitudes y tasas de permisos de embarque, aprobaciones y visaciones consulares que condicionen o afectan los embarques marítimos de exportadores o importadores".

Desafortunadamente, el año 1992 "se gravó con aranceles e IGV la importancia de naves de alto bordo para el transporte de hidrocarburos, gas, contenedores y multipropósitos aumentando su costo en más del 30% sobre el costo total, desalentando a los inversionistas peruanos a importar naves para ser utilizadas en el comercio exterior"[34].

Esto ha ocasionado, de acuerdo a la opinión de Alfredo Palacios en el artículo recién citado, que "más del 90% de las cargas de exportación e importación en nuestro comercio marítimo se tenga que efectuar a través de naves de bandera de conveniencia, principalmente chilenas, las cuales, en desmedro de nuestra economía, no tributan, no generan empleo, no aportan al PBI y además ocasionan la salida del país de alrededor de un millón de dólares anuales por concepto de pago de fletes".

Además, lo que queda claro es "el hecho de que los 11.8 millones de TM, de carga seca, que ha movido el Perú en sus exportaciones e importaciones en el año 1995, sea sólo de apenas el 18% la que ha sido conteinerizado refleja el poco desarrollo de nuestra industria"[35].

El aspecto positivo de las medidas liberalizadores se puede encontrar en el beneficio conseguido por los usuarios, en quienes ha generado "un sentimiento general de satisfacción, quienes consideran que el transporte marítimo debe estar al servicio del comercio exterior y no a la inversa"[36].

Hablando en cifras, en 1997, la situación de nuestra marina mercante se presentaba de esta forma: "solamente existen 6 buques de bandera peruana con un tonelaje total de 79 861 toneladas de registro bruto, de los cuales los de mayor tonelaje han sido sacados a remate, otros dos operan en el lago Titicaca y tienen una antigüedad de 45 años, quedando por lo tanto sólo dos unidades con bandera nacional que operan en el mar, ambos de propiedad

34 Alfredo Palacios Dongo, "La reactivación de nuestra Marina Mercante", en *Correo,* 28/6/2004, p. 10.

35 Luis Felipe Villena Gutiérrez, "Análisis de nuestro comercio exterior e interior", en IEHMP, *Simposio: Influencia de la actividad portuaria en el desarrollo nacional,* Lima, 1996.

36 José Luis Guerola S., *Transporte marítimo, puertos y aduanas ¿en camino de ser eficientes?,* Lima, Fundación Friedrich Ebert, 1996, p. 34.

de la Marina de Guerra del Perú. Recientemente y en trámite de permiso, dos M/N de empresas privadas, las M/N Yacu-Runa y Yacu-Ruma para el tráfico en el Río Amazonas desde Iquitos-Puertos de Brasil y Golfo USA"[37].

La desaparición de la Compañía Peruana de Vapores

En 1990, la crisis en la que entró la CPV empezó arrastrando a toda la marina mercante peruana"ya que las cargas que no transporta y los servicios que no atiende son tomados en gran porcentaje por naves de bandera extranjera encareciendo así los fletes para la carga que el país genera"[38].

Esto se agravo con el hecho de que desde 1991 la flota mundial de buques unitarizados experimentó un crecimiento cercano al 25%, desplazando así al empleo de buques convencionales, muy usados por las compañías de los países andinos.

Con las medidas liberalizadoras aplicadas en de los años 90 la Compañía Peruana de Vapores fue la directamente afectada, tanto así que, sumado a los malos manejos y la intervención inadecuada del Estado, provocaron que en 1997 se viera sometida a un proceso de liquidación.

En efecto, al eliminarse la reserva de carga la CPV quedó a merced de la competencia de las navieras extranjeras, tecnológicamente más desarrolladas. De esta forma, el "resultado de una economía de mercado libre, la CPV no pudo competir con las otras empresas navieras nacionales, situación que además se vio agudizada porque se politizó su gestión y se desprotegió su vigencia; siendo desplazada de las principales rutas consideradas rentables"[39].

2. Importancia y perspectivas de nuestro transporte marítimo

De todos los medios de transporte, el marítimo resulta ser el más económico, además de ser el más importante por "la libre y común disponibilidad del elemento acuático como vía, la posibilidad de transportar grandes tonelajes de materias primas o insumos de bajo valor económico"[40].

El transporte marítimo genera puestos de trabajos no sólo por el negocio naviero, que implica una variedad de servicios, sino -porque al vincularse con los puertos- requieren de mayor personal para las cuestiones de construcción y reparación de buques mercantes. Es decir, la constitución de una verdadera industria naval.

En este sentido, las empresas navieras constituyen verdaderas entidades exportadoras de servicios. Sin embargo, actualmente "la compra de buques está gravada con un 15% de arancel que unido al pago del 18% del IGV da una tasa acumulada de 33% del costo del buque". Además,

37 José Teixeira, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos*, p. 9.
38 IEHMP, *Proyecto de Política Marítima*, Lima, 1990, p. 21.
39 Elías Costilla, "Actividad Marítima y portuaria. Proposición de políticas desde la perspectiva de los trabajadores", en Guildo Chang, ob. cit., p. 112.
40 Miguel Flores, *Historia Marítima del Perú*, p. 889.

"este altísimo costo ocasiona que la recuperación de la inversión sea muy lenta y en algunos casos casi imposible. El impuesto a los activos (0,5% anual) que se tiene que pagar existan o no utilidades, empeora aún más la situación y desanima la inversión en este campo", señala José Texeira en su *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos.*

El transporte marítimo para nuestro país resulta de vital importancia. Tener cierta influencia en él y aprovechar cierto beneficios que este proporciona resulta una necesidad imperiosa. Ahora que nuestras exportaciones van en aumento, no podemos dejar pasar la oportunidad de implementar una flota naval de bandera peruana.

Emplear los métodos, medidas o políticas usadas en el pasado nos proporcionarían perjuicios que a estas alturas no podemos darnos el lujo de sufrir. La idea debe ser que nuestro transporte marítimo, aunque menor en número, debe ser seguro, eficiente y rápido como deberían ser nuestros puertos.

Existe un consenso en reconocer que para que "exista prosperidad económica debe haber comercio, y para que haya co-



mercio se necesita, entre otras cosas, bajos fletes y facilidades para transportar los productos. Estas dos últimas exigencias las resuelve la vía marítima y de aquí su valor incalculable"[41].

2.1. La marina mercante en el nuevo contexto internacional

Contar con una Marina Mercante resulta estratégicamente importante por cuanto "al ser las dotaciones de los buques de bandera nacional en su gran mayoría de nacionalidad peruana se puede contar con una reserva de personal para situaciones de emergencia capacitado y entrenado; este aporte también es muy valioso ya que al ser la actividad en el mar muy diferente a las que se desarrollan en tierra no es fácil conseguir en cantidad y calidad al personal entrenado que se requiere para situaciones de emergencia"[42].

Además, a través de la historia los océanos han venido desplazándose en grado de importancia en el comercio marítimo mundial, desde que lo inició el Mediterráneo, luego el Atlántico, y en el futuro próximo será el Pacífico el que ostentará gradualmente el predominio en el transporte marítimo acuático, gracias al crecimiento que experimenta China.

Los países de la región andina usan en un 90% el medio acuático para su tráfico comercial. En ese sentido, países como el Perú deberían ver una oportunidad para que los ingresos por todos los servicios derivados de aquel comercio queden en un porcentaje significativo en sus economías. Básicamente, sólo cuatro países miran al Pacifico.

En ese sentido "todos los esfuerzos del comercio exterior se deben dirigir hacia la Cuenca del Pacífico, el gran futuro y esperanza nacional en cuanto a inversión, mercados y tecnologías, por lo que debe prever el desarrollo del tráfico marítimo en esa dirección"[43].

En la actualidad, pues, está cobrando importancia el concepto de interoceanidad el cual es la aplicación del sistema multimodal al caso de nuestra vinculación en las comunicaciones con nuestros vecinos que miran hacia el Atlántico, de tal forma que con un sistema integrado de carreteras y puertos se pueda dar un intercambio de productos y servicios.

El Perú es un país bioceánico. Esto le permite extender su grado de influencia comercial hacia el Atlántico empleando bien sea el sistema fluvial o un sistema artificial, como son las carreteras o los ferrocarriles. En ese sentido, como ya hemos mencionado, Brasil juega un papel importante en el desarrollo de este sistema.

Conclusiones

El transporte marítimo ha jugado un papel importante en el desarrollo de nuestra economía. Y al vincularse con las actividades portuarias su influencia en el aspecto social fue, y es aun en la actualidad,

41 Julio Luna, "Valor que representa la marina mercante dentro de una nación en guerra", en *Revista de Marina* noviembre-diciembre, 1941, p. 654.

42 José Teixeira, ob. cit., p. 17.

43 Alberto Indacochea Queirolo (Ed.), *Hacia una Política Marítima Nacional*, Lima, CEPEI, 1990, p. 51.

de trascendental importancia. No hay que olvidar que el mar ha brindado al Perú grandes oportunidades de crecimiento en su comercio. Ejemplos son, el guano y la harina de pescado.

Estimamos que para este siglo el transporte marítimo, y los servicios que de él se derivan, es el que puede entregar a nuestro país mayor presencia en el comercio mundial. Hay que tomar nuestras previsiones y no repetir los errores del pasado, que básicamente se circunscribieron a la aplicación fiel de políticas económicas que soslayaban nuestra realidad.

La historia de nuestro transporte marítimo ha oscilado entre las medidas proteccionistas de un Estado interventor en todos los rubros de la economía y que necesitado de nuevos ingresos para alimentar una burocracia obstruía el dinamismo que debe tener todo comercio, y las políticas liberales, muchas veces impuestas por organismos internacionales, que dejaban al desamparo a los empresarios navieros peruanos.

Las medidas liberales, per se, no son inadecuadas. Lo perjudicial es la interpretación que los gobernantes le han dado. Muchas veces estas políticas, en el caso del transporte marítimo, han venido juntas a normas de protección de los sectores vinculados a esta actividad, que muchas veces no han sido tomadas en cuenta.

Al Perú ambas medidas no le han rendido frutos. Los avances que se dieron fueron artificiales. Fueron unas veces producto de una armadura jurídica que las mantuvo lejos de la competencia y de los avances tecnológicos, ya que cuando se eliminaron todas las leyes que protegían esta actividad en beneficio de los peruanos quedamos en el desamparo total. Ni el cabotaje nacional sobrevivió al embate de las nuevas tendencias en el transporte marítimo y del comercio internacional.

Muchos autores, con buena intención quizá, aplaudieron la liberalización del comercio marítimo, pensando con justa razón que la competencia elevaría la calidad del servicio. No se equivocaron, esto sucedió pero nos alejó del manejo de nuestro propio cabotaje, neutralizó a nuestra marina mercante y terminó desbaratando a la única naviera peruana que tuvo presencia mundial: la Compañía Peruana de Vapores.

Tener una marina mercante de bandera peruana rinde ciertos beneficios en tiempos de paz y de guerra: nos brinda nuevas divisas por concepto de fletes y es un auxiliar de la Marina de Guerra del Perú. Nuestra historia está, pues, llena de marinos mercantes que dieron un valioso aporte a la Armada Nacional: el almirante Grau fue uno de ellos.

La trayectoria de la Compañía Peruana de Vapores, en especial su Directorio, fue una muestra de lo inconveniente que a veces resulta la intervención del Estado en este negocio. Se podría decir que la principal víctima de ambas políticas económicas fue esta Compañía.

El Perú es un país que usa mucho de su litoral para comerciar. En ese sentido pensar que la carretera que la recorre compite con esta actividad es meridianamente cierto. Los que los sucesivos gobiernos deben buscar es la manera original de integrar el cabotaje marítimo a nuestro sistema vial

y, más adelante, con el sistema fluvial tan importante en nuestro país.

Luego de haber conseguido la suscripción de un Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, el Perú viene negociando acuerdos del mismo tipo con otros Estados y organismos internacionales, pero viene muy atrasado en la implementación oportuna de nuestra marina mercante y la modernización de nuestros puertos. Dos piezas importantes en el comercio mundial.

"Bravo Zulú"

Capitán de Corbeta SN (MC)
Ramiro Rojas Navarro

Era una plácida y quizás algo fría mañana, en el puerto del Callao; la entonces Fuerza de Aviación Naval tenia muchas razones para sentirse orgullosa, no solamente por sus capacidades operativas o por el habito heredado de trabajar con ímpetu y camaradería, sino también por otras pequeñas gratificaciones, por ejemplo gastronómicas, que para los peruanos no por habituales son menos importantes.

A veces lo calmo de un día es el presagio de una tormenta, es así que súbitamente a las 10:30, se escucha una fuerte explosión, inicialmente no fue tan fácil ubicar de donde provenía, de repente vemos a muchos correr incluyendo al Almirante, Comandante de la Fuerza, en dirección al área de comedores y cocina, de donde emerge un humo negro y se vio salir a algunas personas con pasos vacilantes y los rostros ensombrecidos por la tensión reflejada en sus gestos, es entonces cuando reparamos en que esos zafarranchos a veces tan inoportunos, no eran en vano, inmediatamente se inició la evacuación y tratamiento de los heridos, estos son llevados rápida y ordenadamente a la Sanidad, siendo esta en pocos minutos convertida en una sala de urgencias llena de pacientes.

Entre los heridos hay uno que echado en su camilla apenas se queja y cuyo semblante denota una palidez inusitada; al ser examinado respira con rapidez y dificultad, acusando dolor al menor movimiento, sobre todo en su costado derecho, su pulso es muy rápido, pero también muy débil, su piel cada vez mas fría es apenas sudorosa, se le infunde prontamente una gran cantidad de suero endovenoso, se le levantan las piernas para mejorar la irrigación cerebral, adminístrasele oxigeno y analgésicos

mejorando discretamente, pero sin conseguir estabilizarlo, la presión arterial sigue bajando y la frecuencia cardiaca aumenta, no hay duda alguna, debe evacuársele de urgencia.

Es martes, la jornada ha comenzado hace algunas horas, el trabajo es fuerte, por momentos frenético, en Emergencia del Hospital Naval. Se recibe la solicitud de una ambulancia urgente; al carecer en el momento de chofer, el jefe de la guardia toma la decisión de soslayar las reglas y nombrar para conducir al enfermero más antiguo, el que haciendo un rápido e inverosímil viaje de siete minutos, llega a tiempo justo para que médico y enfermo aborden la ambulancia y sean transportados raudamente en busca de mejor ayuda; en el interior de la ambulancia con gran estoicismo el enfermo manifiesta que está muriendo, pide por favor que cuiden de su familia, pierde el conocimiento.

En el Hospital Naval dos experimentados cirujanos esperan al paciente con todo el instrumental y el personal que se pudiera necesitar ante este suceso emergente, la sala de operaciones es prevenida, al igual que el Laboratorio, Radiología, Cardiología, Banco de Sangre... "Está siendo evacuado un herido grave que probablemente requiera cirugía de inmediato", esto, por supuesto, no es algo nuevo en un hospital que ha vivido tiempos de guerra contraterrorista, pero todos saben que cada paciente es distinto, como tampoco hay dos cirugías iguales.

El paciente ha llegado, los datos aportados por el examen clínico no dejan opción a dudarlo y rápidamente se opta por operar, la evaluación cardiologica, radiografías, ecografías y toma de muestras para análisis se hicieron prácticamente en el ascensor, el tiempo transcurrido desde la explosión del horno de panificación hasta que se practica la primera incisión es menor a 30 minutos, cinco costillas doblemente fracturadas, deformación severa del tórax, pulmón derecho colapsado e izquierdo gravemente lesionado, contusión cardiaca grave, medio hígado y un riñón estallados, varias fracturas vertebrales, dos litros y medio de sangre solo en abdomen y hemorragia en tórax... son parte de los hallazgos operatorios.

En su dependencia todos comparten la angustiosa interrogante sobre la salud del compañero herido, nadie sabía aún que la angustia los acompañaría durante varios meses y pondría a prueba mucho más que el valor del enfermo y la pericia de médicos y enfermeros. La primera cirugía toma más de 6 horas y solo en esta intervención se usan 16 unidades de sangre, en los siguientes días se necesitaron más de cien donantes, en la mejor tradición marinera estos se hallaron fácilmente entre los miembros de la Aviación Naval de todos los rangos, en realidad, en medio de la pena daba gusto ver que sobraban voluntarios, que espontáneamente se acercaban de todos los escuadrones, colmóse sobradamente lo requerido y aun mas.

Desgraciadamente no era sencillo, es que no es fácil arrebatar a la muerte la presa cuando esta cree con toda razón que ha ganado ya la batalla, la hemorragia interna continuaba, es que no se extirpó todo el

hígado, la parte que quedaba así como era indispensable para vivir también era causa de microsangrados que no se pueden ligar, ni cauterizar, siguieron pues transfusiones diarias, los pulmones traumatizados eran insuficientes, debiéndose administrar respiración mecánica, el riñón que quedaba no reaccionaba... seguirían tres operaciones más, todas ellas de gran complejidad y riesgo, siempre en el mismo hospital, largas semanas de cuidados intensivos, realmente fueron muchos quienes participaron día a día, a veces no por que hubiera optimismo, si no por que quien cura no tiene derecho a perder la esperanza.

En algunas ocasiones hemos escuchado la expresión: "Herida de necesidad mortal", este era uno de esos casos, no me caben dudas que en cualquier centro hospitalario del mundo este paciente hubiera muerto y nadie tendría por qué sentirse culpable.

Pero eso aquí no ocurrió. La lucha fue exitosa, el esfuerzo se vio recompensado, largos meses de rehabilitación debieron transcurrir para que el paciente retornara al calor del hogar donde los suyos aguardaban como sabe esperar la familia de todo marino; poco tiempo después el Oficial de Mar Segundo Panificador Carlos Chuño Molina podía mostrar su agradecimiento ofreciendo nuevamente a sus camaradas ese pan que era la razón ser de su orgullo profesional.

Han transcurrido más de siete años y en nuestro recuerdo parece que fue anoche cuando compartimos la voluntad, la angustia y la responsabilidad de ofrecer a la esposa de nuestro herido, que la Marina no ahorraría esfuerzos personales, ni materiales, para devolvérselo sano y salvo, aun cuando no podíamos prometer que él viviría, sin embargo, esta vez la Providencia nos obsequió el éxito fruto del trabajo en común del hombre, su familia, sus compañeros de trabajo y su hospital.

Al referirnos a nuestro Centro Medico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", en donde como en tantos lugares a veces recordamos con gran facilidad las frustraciones que se sienten cuando las cosas no salen como todos queremos, tengo la impresión que en esta ocasión no podemos sustraernos a exclamar "Bravo Zulú" y personalmente creo que sería mezquino no sentirse orgulloso de ser parte de la Fuerza de Aviación Naval, del Hospital Naval y de la Marina de Guerra del Perú.

Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo

Teniente Primero AP
Gregory Paredes Saavedra



Grau, ejemplo de liderazgo que es admirado por el Perú entero.

Liderazgo y desarrollo

El liderazgo es un tema de notable relevancia en la instrucción del personal militar y policial, por eso desde su ingreso deben estar formados y capacitados en la conducción y administración de personal, aspecto que les corresponde desarrollar a lo largo de su carrera; para ello reciben la debida instrucción y capacitación. Escuchamos a veces decir la frase "el líder nace y no se hace", contraviniendo en parte la condición académica que mencionamos; existe algo de razón coyuntural en la frase anterior, pero no es la definitoria, ya que los institutos castrenses no pueden esperar que su personal se forme empíricamente en esta cualidad; por lo tanto se torna indispensable continuar dándoles las pautas y lineamientos para que ellos profundicen y pongan en práctica las características del "líder", que en un futuro le servirá de pilar fundamental en sus labores al servicio del Estado Peruano y en sus labores personales.

Toco el tema de liderazgo y lo conjugo con el desarrollo, con el propósito de interrelacionar y sostener que las fuerzas del orden tienen el potencial humano y el liderazgo suficiente para seguir aportando al desarrollo del país de una manera profunda; a continuación daremos un

marco referencial en distintos campos –político, económico, social y militar– ideas que servirán de respaldo a la conclusión final.

Fundamentos

El Presidente Constitucional de la República, Dr. Alan García Pérez, quien actualmente representa al Estado Peruano, al asumir el cargo mencionó en su mensaje inicial al país como primer objetivo: "Lograr que el Perú en los próximos 10 años vuelva a ser un país líder en Sudamérica, un país que compita con las naciones hermanas"; recalcó que el Perú puede crecer económica y socialmente mucho más, para ello contamos con inmensos recursos económicos y, sobre todo, con un pueblo al que solo falta una fe unitaria y una conducción. En reiteradas oportunidades ha señalado la reducción de la pobreza como una de las prioridades de su gobierno, comprometiendo directamente a las FF.AA. en el desarrollo social y económico del país y en la lucha contra la pobreza; requiriendo también de los institutos armados para que respalden los objetivos de paz, seguridad, desarrollo y justicia. Además, los exhorta a que se organicen para ser el mayor respaldo de nuestra democracia, y comprometan su potencial en el desarrollo nacional.

En la reunión de Jefes de Estado denominada V Cumbre de América Latina y el Caribe con la Unión Europea (ALC-UE) realizada en nuestro país en mayo del 2008, los temas principales con los que se comprometieron a trabajar los dignatarios fueron la lucha contra la pobreza y la protección del medio ambiente, siendo el acuerdo consecuente con el discurso de inauguración a cargo del Presidente de la República, quien señaló que debe priorizarse el desarrollo humano.



El Presidente García ha comprometido a las FF.AA. para trabajar en la lucha contra la pobreza.

Es de imperiosa necesidad para la sociedad peruana que el Estado cumpla un rol protagónico y regulador con el fin de mejorar la calidad de vida de los pueblos excluidos del país, utilizando y optimizando el mayor potencial de habilidades y competencias humanas con las que dispone.

El Acuerdo Nacional en su novena política de Estado, referente a la Seguridad Nacional, planteó los objetivos y las políticas en materia de Seguridad y Defensa Nacional y en razón de este acuerdo el sector Defensa dio sus lineamientos plasmándolos en el Libro Blanco de la Defensa Nacional; en donde se resalta la finalidad de articular los

esfuerzos de los componentes del Estado y la población para hacer frente a los riesgos, nuevas amenazas y desafíos que atentan contra la Seguridad Nacional; cabe resaltar que la pobreza y la extrema pobreza son consideradas en la lista de nuevas amenazas; por otro lado, determinó fortalecer el sistema educativo de los integrantes militares.

El Sector Defensa dentro de sus objetivos estratégicos estipula: "Contribuir con el gobierno en la lucha contra la pobreza", siendo las FF.AA. en su conjunto agentes eficaces en esta lucha.

Realidad nacional

En los últimos 25 años los gobiernos han presentado sus planes gubernamentales utilizando como base de interés nacional lo siguiente; primero superar la inflación, luego vencer al terrorismo, después la consolidación de la economía y el crecimiento, y en la actualidad la redistribución de la riqueza, la inclusión social y la lucha contra la pobreza, dado que nuestro país viene mostrando un crecimiento económico importante en la región, que lo coloca en la vanguardia en América del Sur y el Estado posee los recursos crecientes que atenderán las necesidades básicas de la Nación, prioritariamente en los pueblos que más lo necesitan.

En esa dirección las FF.AA. siempre han sido protagonistas en la historia del Perú, ya sea por uno u otro motivo, con aciertos y desaciertos, con mayor o menor relevancia, pero siempre presente en el escenario.

Hoy la historia y la realidad nacional nos enfrenta a un nuevo reto, el derrotar y superar el lastre que tenemos todos los peruanos como país, los altos índices de pobreza; la que se ve reflejada en las zonas donde la ausencia del Estado es notable, y paradójicamente la única presencia y representación personificada de él, es la de un militar o de un policía, quienes cumplen con sus funciones de seguridad; su sola presencia en estos poblados -que a pesar de tener una persona que los representa, pero por la poca preparación intelectual y poco acceso a la información de ellos los hace pueblos descabezados- convierte al personal castrense intrínsecamente en líderes con la gente del lugar, buscando estos grupos sociales en el personal militar- policial cualquier tipo de ayuda, ya sea técnica, de seguridad u otros apoyos.



Personal castrense conviviendo con familias humildes en la Sierra peruana.

Pero el concepto de seguridad ha cambiado y tiene nuevas connotaciones,

ya que no solo se circunscribe al campo netamente militar, sino que abarca varios aspectos unidos al desarrollo, por lo cual en las FF.AA. y la PNP. se están reformulando roles y funciones que demandarán acciones proactivas, con el fin de estar a la par con el día a día y poder enfrentar con éxito las nuevas amenazas a la seguridad.

Esta compenetración social que se da entre los pueblos excluidos, los miembros de las FF.AA. y la PNP y la nueva concepción de seguridad que brindarán las fuerzas del orden, debe ser capitalizada positivamente mediante una cooperación conjunta, apoyada y concertada con otros organismos del Estado, que los lleve a un intercambio de ideas, que tendría como objetivo efectuar planes y proyectos de desarrollo humano, conforme las zonas lo accedan contemplando la riqueza que posean, llegando a implementar la llamada "autogestión comunitaria" ; paralelamente se deberá evaluar, a través del poder legislativo, la creación de un marco legal específico con la finalidad de poner los candados al mas alto nivel, exigiendo el cumplimiento de esta política de desarrollo y permitiendo ejecutar estas labores puntualmente; de esta manera las FF.AA. y la PNP actuarían de alarma temprana proactiva en la detección de la pobreza, para luego, personal técnico especializado de otros sectores realicen el trabajo que les corresponde, entrelazando una cadena solidaria cuyo objetivo será el desarrollo de los pueblos recónditos de la patria; materializando palpablemente un lema contemporáneo que dice: "La mejor defensa es el desarrollo"



Militar interrelacionandose con niños pobres de la Costa peruana.

Autogestión comunitaria

Cuando se asume que erradicar la pobreza es tarea de todos, es importante cambiar la visión de la pobreza como carencia que tienen muchos integrantes de la sociedad; reconociéndola como generadora de acción, pues esta última visión permite romper el círculo vicioso de la pobreza, transformándolo en espirales ascendentes de desarrollo, ello utilizando como punto de partida las potencialidades y activos de la comunidad, reforzadas por un rol facilitador de los gobiernos en asociación concertada con los otros actores del desarrollo (en este caso las FF.AA. y la PNP)

Bajo esta nueva relación entre las comunidades y el Estado, surge como estrategia fundamental la "autogestión comunitaria" entendida como una forma de gestión de abajo hacia arriba, complementando la direccionalidad de desarrollo; para que las comunidades

sean el punto de partida es necesario otorgarles poder de decisión en los asuntos que afectan sus vidas, transformar su precaria realidad actual hacia una visión de futuro, construida sobre la base de consensos comunitarios, utilizando sus potencialidades en alianzas estratégicas con otros actores del gobierno.

Para lograr el desarrollo comunitario, es necesario contar con organizaciones de base comunitaria (como las FF.AA. y la PNP), fortalecidas bajo los principios de democracia, equidad, permanencia, con alternabilidad de los cuadros en su personal, que tengan acceso a la información para hacer eficiente su gestión, que reconozcan la igualdad entre hombres y mujeres y que a través de procesos de capacitación para el desarrollo construyan sus capacidades para pasar de actores potenciales, a ser actores efectivos en la construcción de las ciudades.

El programa de gestión comunitaria reconoce a la autogestión como la estrategia a través de la cual el potencial inherente a los seres humanos y obstruido por la inequidad social, se orienta hacia el logro de una mejor calidad de vida, de acuerdo a sus propios objetivos, metas y con el apoyo solidario de sus semejantes.

La autogestión comunitaria es la capacidad de la comunidad para organizarse a fin de defender sus intereses de manera efectiva, autónoma y sostenida, logrando así su propio desarrollo; se ha comprobado que comunidades que desarrollan proyectos a través de procesos autogestionarios avanzan mejor y más rápido en su desarrollo que aquellas comunidades que son sujeto de intervención sin empleo de esta estrategia.

La autogestión comunitaria como práctica social es un sistema de planificación alternativo que opera en la propia comunidad, que pone en práctica actividades conjuntas en torno a intereses compartidos, implica también conocer la realidad, desear un cambio positivo, idear un futuro mejor, definir las acciones necesarias para alcanzar sus objetivos, precisar el camino que facilita lo deseado y construir la organización adecuada que haga realidad la meta.

La autogestión comunitaria es un instrumento ajustable y flexible, es una herramienta educativa, comunicativa, organizativa y puede transformarse en un instrumento técnico-político en poder de las comunidades, complementando el sentido de la planificación (de arriba hacia abajo en de abajo hacia arriba), planificar diferenciando las necesidades de género, grupos y/o patrones culturales sobre la base del ciclo de resolución de problemas.

A través de la autogestión comunitaria se reconoce que para lograr el desarrollo humano es importante una correcta utilización de sus activos, sean estos recursos humanos, físicos, naturales y financieros en sinergia con los recursos de actores o instituciones externas a la comunidad: fortaleciendo los esfuerzos individuales de las partes y permitiendo la optimización y adecuado uso de los mismos; la utilización de los activos de la comunidad apoya sustantivamente en hacer viables y acortar los tiempos de los procesos del desarrollo comunitario

y, como consecuencia lógica, un ordenamiento en la construcción de la ciudad bajo la percepción de ciudades incluyentes.

Última encuesta referente a las FF.AA.

Este planteamiento -autogestión comunitaria- que podría desarrollarse dentro de los alcances funcionales y dentro del terreno donde las fuerzas del orden prestan servicio con sus actividades, no es un sueño ni un recuerdo, es una proyección que no es ajena a la realidad, puesto que es respaldado estadísticamente por una encuesta realizada en setiembre del año 2007 por el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú, orientada al desenvolvimiento y desarrollo de las funciones de los miembros de las FF.AA.; los resultados de la encuesta dedicada a las FF.AA. evidenciaron la escasa información de fondo que la opinión pública maneja acerca de nuestras instituciones. Más allá del rol que se les asigna en la defensa de los territorios e intereses de la patria, las FF.AA. se constituyen como un organismo del Estado del cual se espera una acción más efectiva, más cercana, más próxima a la población.

Resulta significativo que frente a una de las preguntas, el 94% de los encuestados considere que las FF.AA. deben cumplir un papel más amplio en el ámbito de la promoción del desarrollo, sobre todo si entendemos que en muchas zonas del país son ellas la única presencia institucional del Estado, pero sobre todo a la luz de la reciente participación castrense en las labores de apoyo y reconstrucción de las ciudades afectadas por el terremoto del 15 de agosto del 2007; de allí, tal vez, el vivo reclamo de un rol más participativo en tiempos de paz.

INSTITUTO DE OPINIÓN PÚBLICA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. 90 AÑOS

Año II / Setiembre de 2007

¿Cree que las Fuerzas Armadas deben tener mayor participación y trabajo en las cuestiones del país durante los tiempos de paz, como construir carreteras, hacer investigacion científica, etc.?

RESPUESTAS	Total %	SEXO		NIVEL SOCIOECONÓMICO		
		Masculino	Femenino	A/B	C	D/E
Sí	94	96	92	93	94	95
No	5	4	6	7	5	4
No precisa	1	0,4	2	-	2	2
Total %	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Base de entrevistas ponderada	**542**	**260**	**282**	**156**	**240**	**146**

Profesionalismo castrense y su connotación en la sociedad civil

El recurso humano y la preparación moral, técnica y profesional de las FF.AA. y la PNP siempre han mantenido los estándares adecuados para poder decir que son un personal y funcionarios públicos idóneos para trabajar en la seguridad, defensa y desarrollo del país, constituyéndose en una garantía y un soporte importante en la mantención de estos factores.

Este personal en su gran mayoría es respetado y considerado por la sociedad civil y más aun requerido sustancialmente en las empresas, a fin de acogerlos como parte de su equipo, una vez culminado sus servicios de acuerdo a ley en las instituciones militares en las cuales cumplieron funciones laborales.

Dicho personal captado para trabajar en la vida civil, aparentemente no tiene relevancia institucional; es motivo de alegría para aquellos que dan un paso al costado, logrando en la empresa civil mejores condiciones económicas, y es aplaudido por el resto de integrantes, ya que consideran que tendrán un futuro mejor; por lo cual es aceptable y reconocible en los efectivos que tomaron la decisión de buscar nuevos rumbos en su vida, pero esta situación va en total desmedro de las estructuras y de los cimientos de las instituciones castrenses. ¿Por qué lo digo?, porque últimamente existe una fuga de talentos indiscriminada de jóvenes oficiales y subalternos, que si no se toman acciones a corto, mediano y largo plazo, llegaríamos a un punto en el que las FF.AA. podrían tener problemas que le demandarán buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar, con el objetivo de paliar esta coyuntura negativa.

Menciono esto en razón que el tema de fondo del presente artículo es el "liderazgo", y en su mayoría los jóvenes oficiales y subalternos que se retiran tienen una buena formación en este aspecto, la misma que es deseada y aprovechada por empresarios para beneficiar a sus empresas; esta etapa de un proceso a ser analizado, la abordo como un primer punto de un conjunto de ideas, que luego intentaré relacionar con el propósito de dar algunas pautas que lo único que buscan, con un sentido nacional, es aportar al desarrollo y mantener sólidas nuestras FF.AA. en el país.

Volviendo al tema del personal que luego de prestar servicios en los institutos castrenses solicitan su pase a situación de retiro y se le contrata en empresas nacionales y empresas privadas de capital extranjero potenciando sus economías, repito, haciendo crecer empresas y capitales extranjeros, siendo admirados en la sociedad empresarial por su capacidad y aceptados muchas veces sin otra formación que la castrense, solo por el "liderazgo" y la buena administración de personal que ellos poseen, en adición porque provienen de prestigiosas instituciones tutelares del Estado; entonces, ¿por qué mezquinar ese potencial humano que ha sido preparado por el país y para el país, para que colabore con el Estado Peruano y con los pobres?, ¿por qué esperar que este personal quede fuera del servicio activo

desarrollando otras empresas? y ¿por qué no utilizarlos dentro de la empresa "Perú" cuando están en actividad y desarrollen su intelecto a favor de los más pobres? Es allí donde debemos apuntar y formar un gran frente conformado por los miembros de las FF.AA. y la PNP con sus recursos humanos trabajando directamente en la lucha contra la pobreza, liderando proyectos de desarrollo humano en bienestar del Perú.



Miembro de la FF.AA. compartiendo con las comunidades nativas en la Selva peruana.

Seguro que esta posición será discutible, tomando en cuenta netamente las remuneraciones, y se preguntarán: ¿Cómo el Estado nos puede exigir más, si no se refleja en una forma equitativa en nuestros sueldos a fin de mes, caso contrario a lo que sucede en las empresas privadas?, puede que tengan razón, pero no debemos llorar sobre la leche derramada sino buscar soluciones, ya que pensar como inicialmente se plantea seria ser egoísta, o ser mal agradecido con su institución y con su patria, sería ser sesgado y no buscar una solución al problema, sino evadirse y deslindar responsabilidades argumentando el problema económico como un escape a su falta de ingenio y de poner el hombro por la institución y su país que los formó y los capacitó, constituyéndose en base fundamental de su desarrollo como hombres de bien.

Soy un poco duro, directo y sin hablar a medias tintas con el único afán de hacernos una autoevaluación y una autocrítica, pensando qué podemos hacer por nuestro país, dejando de pensar qué puede hacer nuestro país por nosotros –como una vez lo dijo John F. Kennedy ex presidente de USA– lógicamente después de esto esperaré recibir los adjetivos que soy muy "romántico", o muy "espiritual", puesto que la realidad es otra y lo asumiré, pero no lo aceptaré porque en el siguiente punto sustentaré con hechos esta apreciación.

Como todos sabemos, los miembros castrenses no hemos ingresado a las instituciones armadas para hacernos millonarios, nadie nos obligó a pertenecer a estas dignas instituciones; hemos ingresado aquí con voluntad propia, por vocación de servicio al país y por un sentido patriótico que nos lleva a vestir nuestros uniformes con orgullo, entonces no intentemos disfrazar nuestro malestar con expresiones relativas a lo económico, porque todos y cada uno de nosotros sabíamos a qué sistema nos encomendábamos y el sacrificio que nos esperaba en la carrera militar o policial.

Reza un dicho "Por mejoría, mi casa dejaría", y es así, con el respeto que se merecen los que tomaron la decisión de dejar las instituciones por voluntad

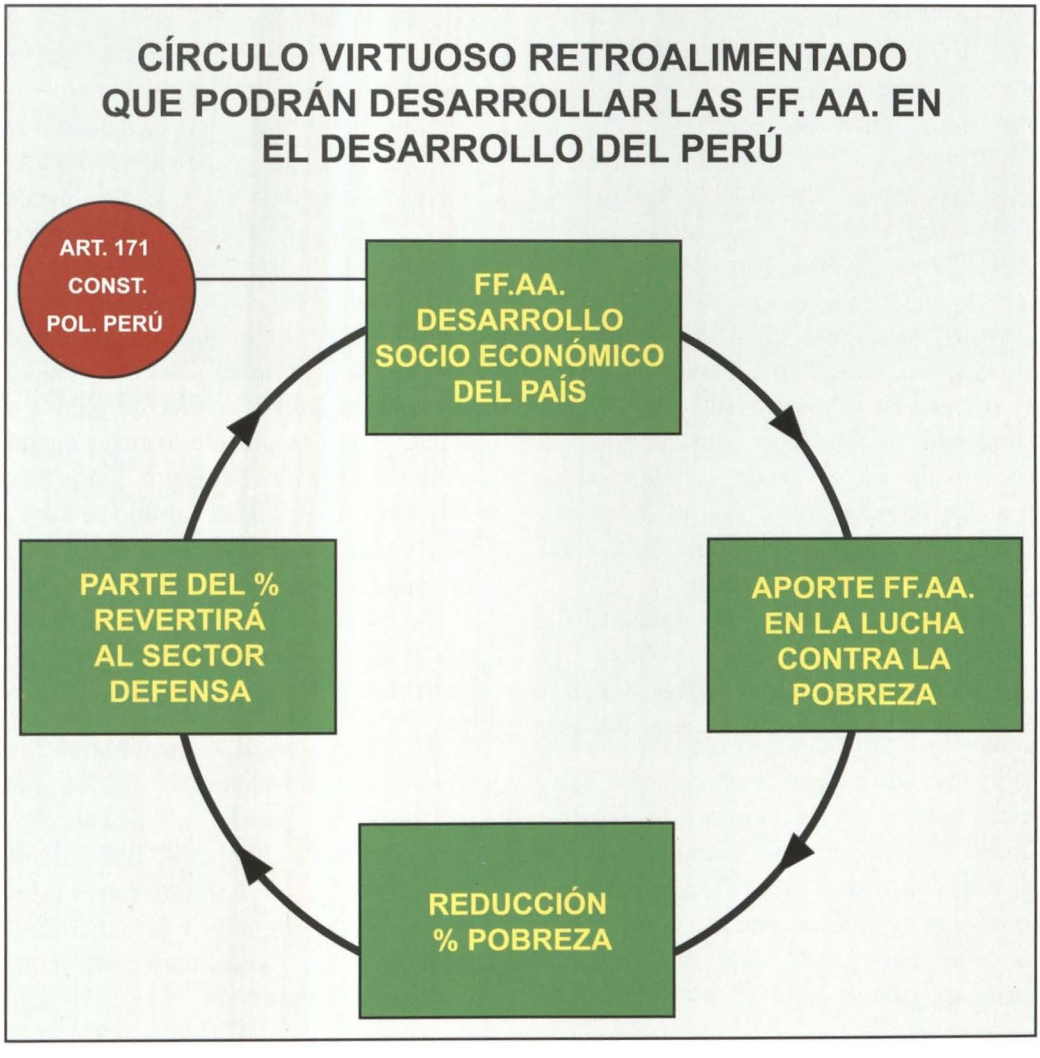
propia, desearles suerte en sus nuevos planes de vida; pero la idea de poner a la palestra esta coyuntura institucional en la parte del personal, no es con ánimo de pronunciarse en contra de las decisiones de algunos ex - integrantes de los institutos, porque eso sería pensar con mente retrógrada, por el contrario la idea es mover conciencias y trabajar con los que nos quedamos en superar esta problemática; por esta razón, presento dichos problemas que indudablemente forman parte de nuestra realidad institucional y no se pueden dejar pasar por alto, ya que en los análisis siempre existe la parte positiva y la parte negativa o, si queremos ser más técnicos existe el análisis FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas), entonces ahora sí podemos, sopesando todo el contexto, mostrar un planteamiento a considerar por las personas que toman las decisiones en el país.

Planteamiento

La manera como se viene desarrollando el país nos hace ver que la prioridad de los gobiernos es atender esencialmente la superación de la pobreza, buena parte del presupuesto general de la República esta dirigido a ello y la partida correspondiente al sector defensa ha sido dispuesta quizás prioritariamente para dar cumplimiento al llamado "Núcleo Básico de la Defensa" y atender las remuneraciones del personal; desde hace algunos años la clase política que dirige las riendas del país democráticamente, no ha considerado por conveniente invertir en potenciar o adquirir material bélico; esta decisión ha sido respetada por parte de las FF.AA.; en ese sentido debemos ser los interesados en convencer con argumentos nuevos, concretos y tangibles a los gobernantes, a fin de buscar una salida justa y equilibrada, en la que todos –civiles y militares– se sientan satisfechos y solidarios; y lo mejor, concientes de que los argumentos presentados serán para la mejora de nuestro "PERÚ", y que al final lleve a la designación de un mayor presupuesto para el sector defensa.

Es por ello que recomiendo lo siguiente, si tanto preocupa al Estado disminuir los índices de pobreza en el país constituyéndose en un tema prioritario de interés nacional, y quienes mantienen contacto permanente y perciben la pobreza en tiempo real en el Perú son los miembros de las FF.AA. y la PNP, siendo este hecho reconocido públicamente por el gobierno y la ciudadanía, por tanto nos consideran los mejores agentes del Estado en conocer la realidad nacional, y contemplando la capacidad intelectual y el "liderazgo" que posee nuestro potencial humano, deberíamos de lleno trabajar en esta lucha, rompiendo la inercia y paradigmas erroneos, dando un paso adelante, llegando a un entendimiento positivo con nuestros gobernantes, ayudando al país demostrándole que en tiempos de paz también somos importantes e indispensables, y somos capaces de colaborar en la reducción de la pobreza, siendo parte directa de la solución en esta falencia de la vida nacional; esto representará un argumento adicional y trascendental a los argumentos

que ya poseemos, para luego poder hacer la petición de recursos; ya que si demostramos que gracias al aporte de las FF.AA. y la PNP se han disminuido los índices de pobreza, esos puntos porcentuales que significan ingentes cantidades de dinero, algunos de ellos puedan servir para potenciar nuestra logística y mejorar los sueldos de todo nuestro personal, invirtiendo por ende el Estado en la Seguridad y Defensa Nacional; convirtiéndose esta acción en un círculo virtuoso retroalimentado para el desarrollo del país.



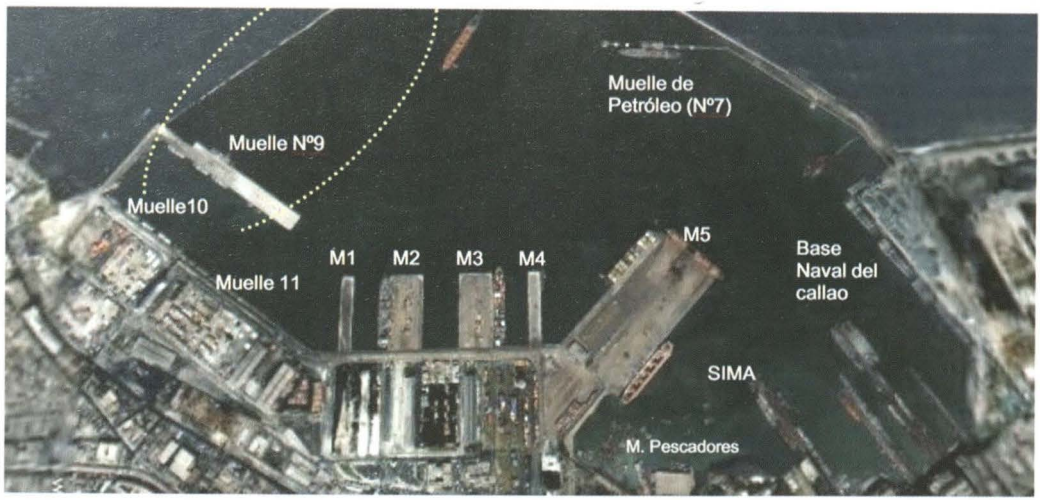
Asimismo cabe mencionar, como se publicó en el artículo de la primera edición de la *Revista de Marina* del presente año denominado "Nueva Visión de las FF.AA. en el desarrollo socio-económico del Perú" cuya autoría pertenece al suscrito, que la idea acertada que las FF.AA. trabajen apoyando a la lucha contra la pobreza, ha sido planteada por el Jefe Supremo de las FF.AA. y PNP el Presidente de la República, y yo como un subordinado, trato de aterrizarla, aportando planteamientos basados en una reforma académica y de concepto funcional en todo el personal; dichos planteamientos siguen el derrotero que estipula la Comisión de Defensa en lo que respecta a posibilitar que las FF.AA. sean productivas y capaces de trabajar en proyectos de desarrollo, para que nuestra institución y el sector defensa, si lo estiman conveniente, puedan acogerlas y sumar a las propuestas que ellos tengan, llegando a establecer una política de desarrollo en el sector, cristalizándola en una prospectiva, y que el Presidente de la República la asuma como tal, determinando su realización.

Entonces, luego de iniciarse el cumplimiento de esta política de desarrollo, los resultados serán vistos en 10 ó 15 años, no es inmediato, pero esa es la visión del estadista, trabajar considerando como mínimo estos tiempos; 10 ó 15 años transcurridos son considerables para la vida de las personas, pero para la vida de un país es sólo un tiempo inicial y referencial para ver logros, y que estos repercutan tangiblemente en el desarrollo del Estado Peruano y su pueblo.

Concluyendo, todos los peruanos y más aún aquellos que formamos parte activa de la función pública y nos desarrollamos por ella, debemos sensibilizarnos socialmente, tomando conciencia y dar el máximo de nuestra formación y función para con los hermanos que necesitan más de nuestra colaboración y solidaridad, con el fin de ayudarlos en su desarrollo humano y contribuir de esta manera al engrandecimiento de la patria; teniendo presente que no somos los últimos de ayer, somos los primeros del mañana, que solo cabe progresar cuando se piensa en grande y solo es posible avanzar cuando se mira lejos; avancemos por donde otros no se atreven, ya que el camino se hace al andar y si en ese caminar nos encontramos con piedras, pensemos que con piedras se construyen edificios y utilicémoslas para el perfeccionamiento y mejora de la construcción de ese gran edificio llamado Perú.

El puerto del Callao

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti*



Antecedentes históricos

El Callao ha sido el puerto mayor del Perú desde los días de la conquista. Diversos estudios indican que en tiempos prehispánicos fue asentamiento de pobladores dedicados a labores de pesca y de extracción de recursos marinos. A la llegada de los españoles, existía un asentamiento aborigen entre el lugar hoy denominado Chucuito y La Punta. Este poblado indígena cuyos habitantes se dedicaban a labores de pesca, era denominado "Piti Piti", y sería destruido por el maremoto de 1746.

Aunque al Callao no se le conoce fecha de fundación, su uso como lugar destinado al embarque, recibo y movimiento de naves, fue previo a la fundación española de Lima. Como es sabido, el conquistador Francisco Pizarro inicialmente fundó la capital del nuevo reino en la ciudad de Jauja el 25 de abril de 1534. Sin embargo, la lejanía de dicha ciudad respecto a la costa, situada a 40 leguas de la mar, hizo al conquistador plantear la reubicación de la capital, en un lugar distante a 2 leguas de la costa, sobre la margen izquierda del río Rímac. Cabe señalar que el lugar a ser escogido para la nueva capital, estuvo influenciado por su cercanía al denominado por aquel entonces como "Puerto de la Mar", sitio al que hicieron referencia como ya existente los españoles Ruy Díaz, Juan Tello y Alonso Martín de Don Benito, quienes

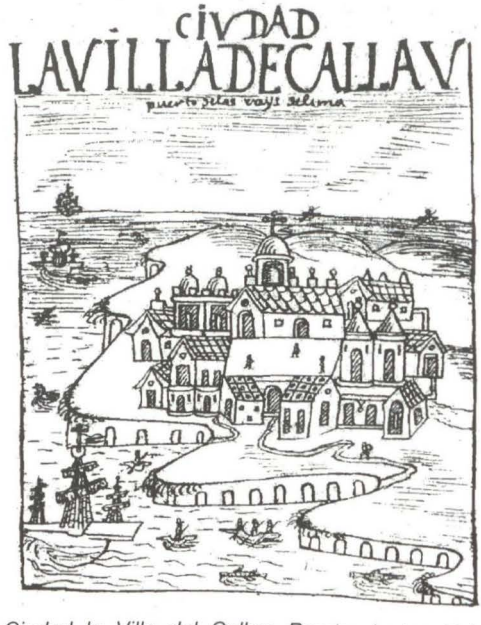
* *Historiador (PUCP), miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*

habían sido los comisionados por Pizarro para tal propósito[1]. Fue entonces factor determinante en la fundación de Lima, su cercanía al más adelante llamado puerto del Callao, que también sería mencionado por otros cronistas y autores al comenzar la colonia como "puerto de la ciudad", o "puerto de Lima", entre otros. Su nombre actual, Callao, recién aparecerá en documentos del Cabildo de Lima el 6 de marzo de 1637, cuando se le otorgó a Diego Ruiz una autorización para edificar un tambo que sirviera de bodega o galpón para almacenar la mercadería desembarcada[2].

El sitio escogido para asentar al principal puerto del Perú se halla en una bahía natural que por sus características se constituye en uno de los más seguros del mundo. Dicha bahía, completamente abierta hacia el norte y de fácil acceso a naves provenientes de cualquier destino, se halla abrigada por una pequeña península, llamada la Punta, y por las islas de San Lorenzo y El Frontón, promontorios naturales que protegen de un modo eficaz al Callao de los vientos del sur, muy frecuentes, aunque no intensos en esta región, y la defiende, además, del oleaje proveniente de la altamar.

En cuanto a su empleo como lugar destinado al comercio marítimo, se conoce que el 6 de marzo de 1537 el Cabildo Metropolitano de la flamante capital, autorizó la edificación de un "tambo o bodega", para depositar las mercaderías descargadas por las naves que allí recalaban.

En cuanto a su funcionamiento como puerto, el historiador Del Busto, menciona que el 5 de agosto de 1566 el Cabildo limeño concedió al Puerto de la Ciudad de los Reyes, el privilegio de tener su propio alcalde ordinario, quien se ocuparía en el puerto de llevar la cuenta y dar razón de las naves que entraban y salían, de los bastimentos que desembarcaban y de todo el movimiento naviero[3].



Ciudad la Villa del Callav. Puerto de los Reies de Lima. Principios del s. XVII. Dibujo de Felipe Huamán Poma de Ayala. Tomado de: Del Busto, José. *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 1986, T. III, Vol. 1, p.395

1 Cobo, Bernabé, "Fundación de Lima". Libro I, cap. XXI, en *Obras del P. Bernabé Cobo, serie Biblioteca de autores españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días.* Madrid, Artes Gráficas. 1956. p. 287.

2 Del Busto, José Antonio, *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, t. III, vol. 1, p. 383

3 Del Busto, ob.cit.

Las referencias, como la anterior acerca del Callao como lugar destinado al intercambio de mercaderías que arribaban y se despachaban por vía marítima, serán frecuentes durante el periodo colonial. Por ejemplo, Antonio de Herrera, en su obra *Descripción de las Indias Orientales*, mencionará entre otras cosas la existencia de una casa destinada a la Aduana, mientras que fray Reginaldo de Lizarraga, será más abundante respecto a sus bondades como puerto, indicando que el Callao, uno de los mejores y más capaces del mundo, tenía permanentemente una presencia de 40 naves provenientes de México, Panamá, Guayaquil y Chile[4].

Luego las menciones acerca del Callao se harán más frecuentes en su condición de principal puerto de entrada y salida de personas y mercaderías del virreinato del Perú. Durante aquel periodo, fue el punto de convergencia del tráfico naviero de cabotaje entre los puertos del litoral peruano y del tráfico comercial proveniente de México, Centroamérica, Santa Fe y Chile. En tal sentido, se constituiría en el centro de concentración comercial más intenso en el ámbito colonial en Sudamérica, después de Portobello y Panamá.

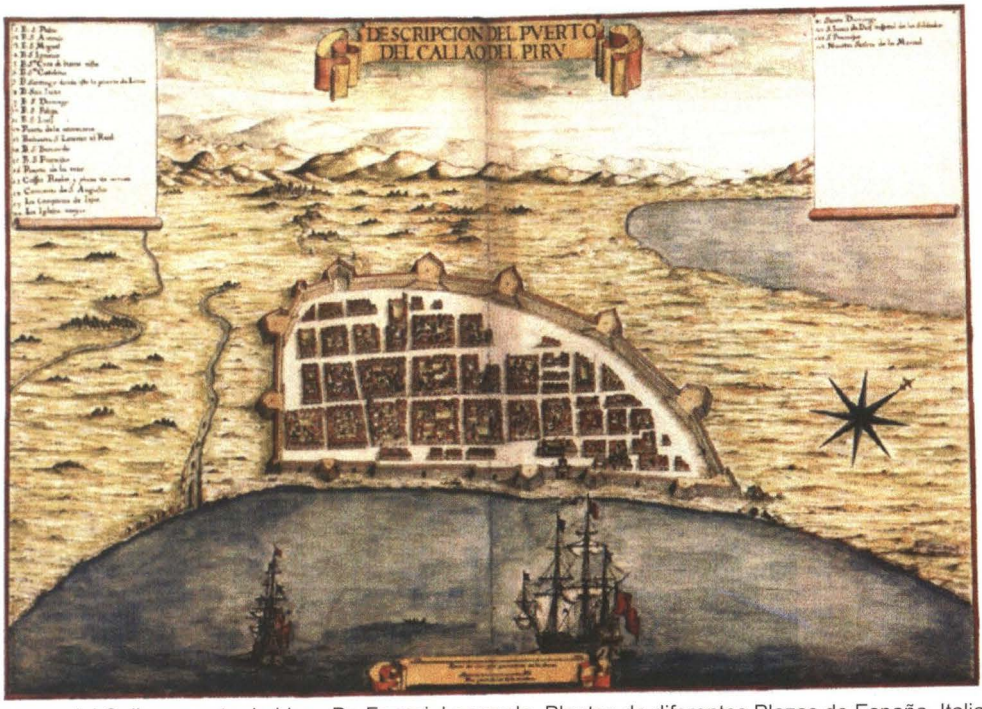
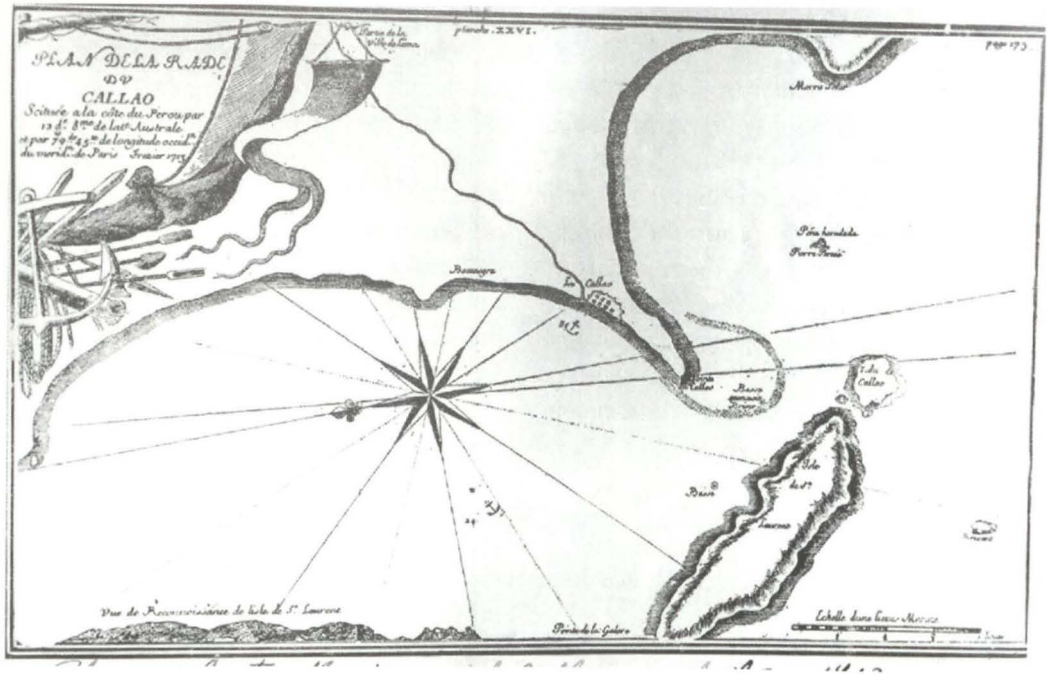


Imagen del Callao, puerto de Lima. De Ferrari, Leonardo. Plantas de diferentes Plazas de España, Italia, Flandes y las Indias. Madrid 1655. (Mapoteca del Archivo Militar Krigsarkivet de Estocolmo).

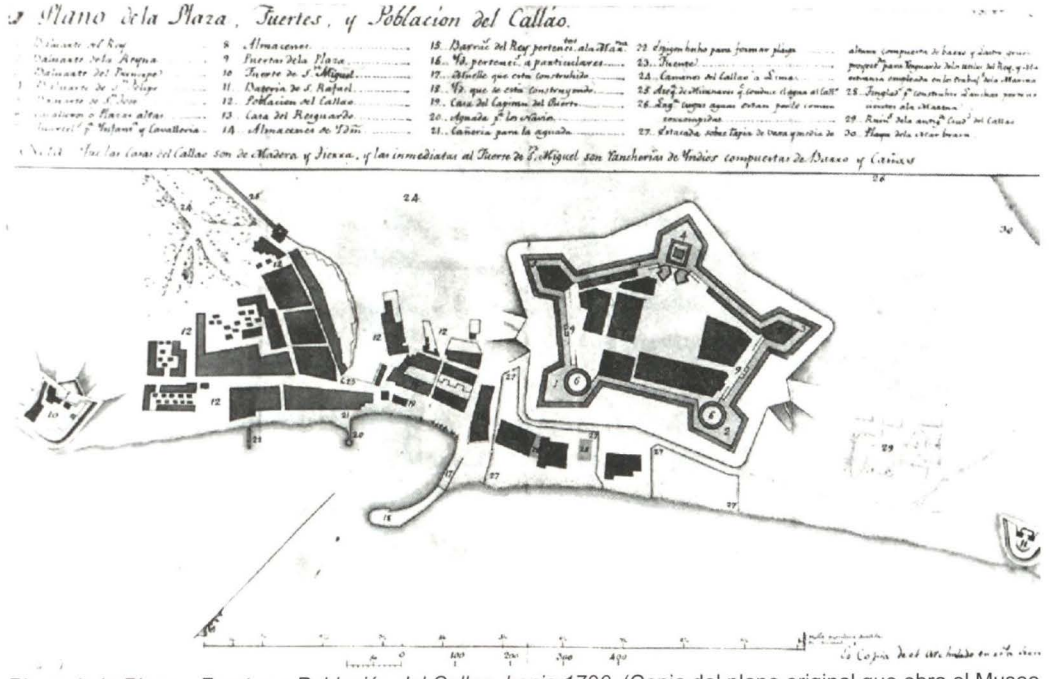
4 Lizárraga, Reginaldo de, *Descripción de las Indias: crónica sobre el Antiguo Perú, concebida y escrita entre los años 1560 a 1602*. Lima, Libr. e Impr. Domingo Miranda, 1946, vol. 1, p.84.


PLAN DELA RADE
DU
CALLAO
Morro Solar
Pierre Blanche
Pierre Percée
Bellavista
La Callao
Isla de Callao
Isla de Callao
Isla de

necesarias a la navegación; la aguada se hace con facilidad en el riachuelo de Lima, que desemboca al mar bajo los muros del Callao; buscar la leña da más trabajo, es necesario ir media legua al Norte, a Bocanegra, donde se la corta pagándoles a los Jesuitas de 25 a 30 pesos por chalupa. Para el desembarco de éstas hay al pie de los muros tres escalas de madera y un muelle de piedra destinado a la descarga de los cañones, anclas y otras cosas de peso, que se levantan con una especie de grúa. Este muelle no durará mucho, pues el mar lo va gastando día a día"[5].

Aquellas facilidades portuarias que progresivamente habían ido en aumento desde el arribo español, fueron prácticamente desaparecidas el 28 de octubre de 1746, a raíz de un violento movimiento sísmico que afectó al primer puerto y a la capital, el mismo que fue acompañado minutos después de un maremoto de catastróficos resultados para el Callao.

En agosto de 1747 se inició la construcción de un nuevo muelle, el que, sin embargo, al poco tiempo de ser concluido, quedó inutilizado al arenarse su perímetro. Esta construcción fue acompañada de almacenes y oficinas para el resguardo y guarda mayor. En 1783 la construcción de otro muelle fue autorizada, pero una vez más la acción del mar pronto lo inutilizaría.



Plano de la Plaza y Fuertes y Población del Callao, hacia 1790. (Copia del plano original que obra el Museo Naval de Madrid. Archivo Histórico de Marina)

5 Saco, Carlos, "El Puerto y Ciudad del Callao en 1713 según Frézier", en *El Callao Heroico y Glorioso*, pp. 97-98.

El puerto del Callao durante la época de la Independencia

Como ya se ha mencionado, el Callao fue durante la época virreinal el principal puerto del Pacífico Sur, y allí tuvo la Corona de España su principal apostadero naval. La Guerra de la Independencia trajo consigo que el tráfico mercante desde y hacia el Callao, fuese un objetivo primordial de las naves del bando independentista que operaban desde Chile. Este país, luego de independizado logró establecer su propia Armada, y sus naves empezaron a hostigar y detener a los buques mercantes hispanos, que eran tomados como presas por los marinos patriotas chilenos[6].

Hacia 1818, la liberación de Valparaíso del yugo español, y el empleo cada vez más frecuente de la ruta del cabo de Hornos, a lo que se sumó el permanente hostigamiento del Callao, hicieron que aquel puerto sureño se constituyese en el lugar de depósito más importante de la costa meridional de Sudamérica. La casi total paralización del Callao como centro de intercambio comercial se dio fundamentalmente durante el periodo 1818-1826, a consecuencia de la disputa entre realistas independentistas. Finalmente, con la salida del Brigadier español Ramón Rodil y sus huestes que dejaron la fortaleza del Real Felipe, luego de haber capitulado en enero de 1826, tras haber resistido un duro sitio, el Callao prácticamente se hallaba en una situación ruinosa, pero a pesar de tales limitaciones, no había dejado de operar como puerto. Al respecto, existe un valioso testimonio de época, dejado por el General venezolano José Ribadeneyra, nombrado gobernador político y militar del Callao por el Libertador Bolívar el 23 de enero de 1826. En él se menciona la necesidad de reparar el muelle existente, señalando también un movimiento estimado de 450 naves al año[7].

El puerto del Callao durante la República

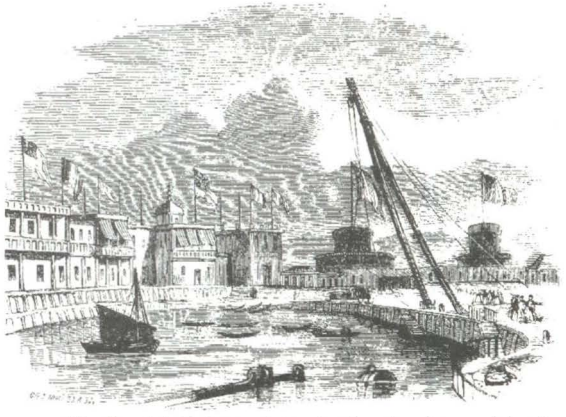
Iniciada la República, gracias al testimonio de algunos viajeros, se conoce la existencia hacia 1834 de un muelle, provisto de grúas y embarcadero. En 1847 el muelle se hallaba cercado por una verja de hierro, el mismo que se comunicaba por medio de una línea férrea con el castillo del Real Felipe, convertido en depósito y local de la aduana desde 1836. El historiador Félix Denegri, menciona que en 1838 se efectuó una reconstrucción de dicho muelle[8], mientras que Romero, recoge un relato de 1849, en el que se describe las facilidades portuarias existentes indicando que el muelle formaba una dársena espaciosa en donde podían atracar cómodamente los buques de mediano porte. Se indica asimismo

6 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 1, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1976, p. 47.

7 Ídem, p.50.

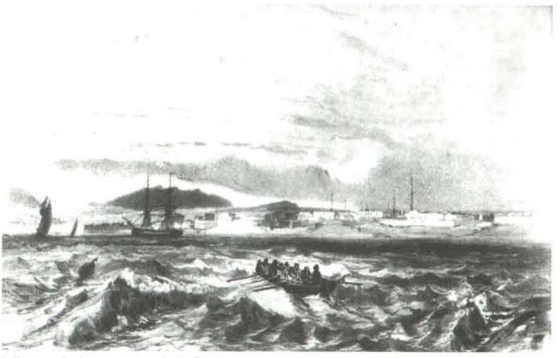
8 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, t. VI, vol. 2, 1976, pp. 305-308.

que dicha obra había sido iniciada en 1830 bajo el gobierno de Gamarra, y que sus cimientos y base eran de piedra, y la superficie estaba formada por un suelo firme y seguro[9].



Muelle del Callao, visto desde el cabezo del mismo, 1848. Grabado publicado en Walpole, Fred. *Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship Collingwood, from 1844 to 1848.* Richard Bentley. Londres,1850. Vol. II. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.p. 310

La siguiente referencia acerca de la construcción de nuevas obras portuarias en el Callao, data de 1852, cuando el 24 de julio de aquel año el Gobierno propició la construcción de un muelle en la playa que corría hacia el antiguo fuerte de Santa Rosa, con el propósito de servir para el desembarque de maderas, carbón y leña. Dos años después, con fecha 8 de febrero, sería autorizada la construcción a la firma Lozano y Guerra de otro muelle destinado a manos privadas.



Vista del puerto del Callao desde la rada, 1836. Grabado de B. Lauvergne (copia del original, existente en el Archivo Histórico de Marina)

En lo que respecta al muelle principal o muelle fiscal, en mayo de 1855 el Gobierno requirió la construcción de un nuevo muelle bajo el sistema que hoy en día se conoce como de "lanchonaje" para el movimiento de carga desde las naves que fondeaban en el Callao y como menciona Romero, el 13 de junio del mismo año se aceptaba la propuesta formulada por el marino Juan Housset. El muelle construido, tenía "58 varas en toda su extensión, y 16 varas de ancho" y fue realizado a un coste de 32 300 pesos[10], hallándose ubicado cerca de lo que actualmente es el Muelle de Guerra, con relleno sobre el mar y conectado con la capital por medio de una línea férrea.

Sin embargo, los reales requerimientos del puerto, en una época en la que el tráfico comercial se había incrementado notablemente a consecuencia de la explotación del guano, hacía necesaria la construcción de un muelle para el

9 Romero, Fernando.
10 Ídem.

atraque directo de naves para facilitar su carga y descarga, y por ende de mayor envergadura, y este requerimiento sería planteado en el mismo año que Housset construía el muelle antes mencionado.

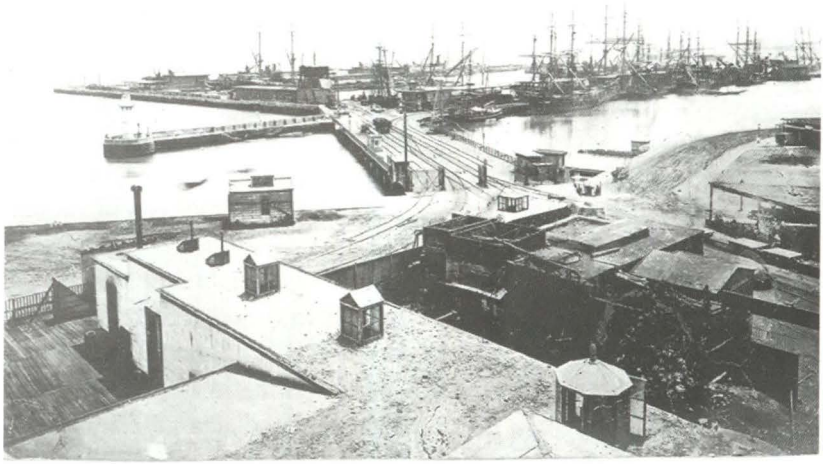
En tal sentido, el 21 de noviembre de 1861, siendo Presidente el Mariscal Castilla, se decretó la construcción de un muelle y dique del Callao, obra cuya dirección fue encargada al ingeniero Alexander Prentice, habiéndose colocado la primera piedra de dicha obra el 21 de junio del año siguiente. Sin embargo, acerca de la construcción de tales obras poco se conoce, aparte de la mención que hace Romero que si bien es cierto, en el Presupuesto nacional para el bienio 1861-1862, figuraba una partida para el muelle del Callao, nada sustancial se haría hasta 1869[11].

Sobre el estado y empleo del muelle fiscal en los años referidos, el marino peruano Aurelio García y García en su *Derrotero de las Costas del Perú*, publicado en 1863, mencionará la existencia de un muelle del Estado para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías, conectado a los depósitos de la aduana mediante un ferrocarril, desde donde se unía a su vez con la capital, a través de otra línea férrea. García y García indicaba asimismo la presencia de otro muelle del Estado ubicado en Chucuito, destinado al desembarque de trigo y harinas, así como los muelles de la antigua empresa de la nieve y los de la Compañía Británica de Vapores, empleados también para la descarga de mercaderías.

Como se mencionó, la disposición para construir un nuevo muelle para ampliar la capacidad portuaria ya había sido tomada, pero la decisión final por parte del Gobierno recién se adoptó en 1868, cuando era Presidente el coronel José Balta. En virtud a ello, se efectuó una licitación pública para la construcción y administración de la nueva infraestructura portuaria, que consistía en un sistema de dársena, con sus respectivas facilidades para la maniobra y almacenamiento de la carga. El proyecto se basaba en los planos del ingeniero Mario Aellon, los mismos que fueron modificados por el ingeniero naval inglés Edwin Clark, de acuerdo con la Société Générale de Francia y de Tomás Brassey[12]. Efectuada la licitación, el 7 de agosto de 1869, la firma Templeman Bergmann y Compañía, fue declarada ganadora del proceso, y con fecha 16 de agosto del mismo año, se firmaba el contrato respectivo, el cual consideraba muelles para el atraque de buques, grúas para movilizar la carga, conexión a la red ferroviaria, depósitos para carga y edificios destinados a la administración y operación portuaria.

Adicionalmente, el contrato estipulaba la entrega en concesión de la obra por un plazo de 60 años, consagrando el derecho de la firma concesionaria de cobrar una prima a todo buque mercante que fondease en el puerto del Callao, y el pago de derechos por las embarcaciones y mercancías[13].

11. Ibídem, p.716.
12. Vigil, Eleuterio, *El Callao de ayer y hoy*, Callao, 1846, p. 184.
13. Flórez, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986, p. 126.



Muelle y Dársena del Callao c. 1870. (Archivo Histórico de Marina)

La ejecución de la obra se inició antes de concluir el año 1869 y respecto a la misma, hubo algunos inconvenientes. Sobre el particular, el historiador Jorge Basadre ha escrito: *"Una junta general de ingenieros, en un informe en abril de 1874, dejó constancia de no haber tomado intervención en la ejecución de los trabajos del muelle y dársena y de no conocer los planos de la obra, y reflejó el sector de opinión cuya actitud era de resuelta crítica para ella. Una resolución de 9 de mayo de 1874, aceptó las conclusiones de este informe, hizo modificaciones sustanciales en el contrato de 1869 y lo completó con la construcción de la obra denominada muelle o dársena de guerra"*[14].

La obra, consistió en una excavación de 16 metros, a la que se cimentó con piedras, cascajo, base a la que se le agregó un refuerzo de concreto en una extensión de 4420 pies, que comprendía un área de 52 acres aproximadamente, lo suficiente como para recibir más de 20 naves y poder atenderlas. Esta obra fue concluida en 1875, habiéndose empleado 34 000 bloques de 10 toneladas cada uno, tierra de la hacienda Chacra Alta para los rellenos, habiendo trabajado diariamente más de 1200 obreros. Como dato interesante, el muelle fue dotado de 17 pescantes a vapor y 6 máquinas para el movimiento de materiales y mercaderías, así como dragas, remolcadores y pontones. Por otro lado, el muelle contaba con depósitos y bodegas para el servicio portuario. Adicionalmente, se instalaron líneas férreas con pequeñas locomotoras con sus respectivos vagones y coches de carga para el acarreo de mercadería[15].

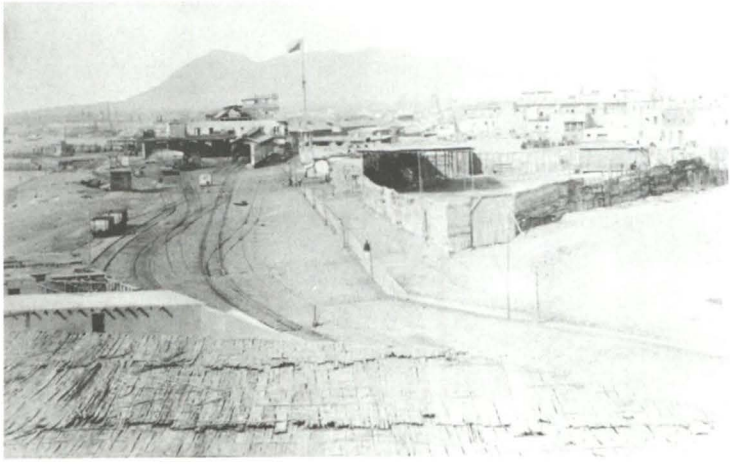
Lo cierto es que superados los problemas y concluidas las obras, el 19 de julio de 1877 entraron a la dársena las primeras naves pertenecientes a la Compañía Inglesa de Vapores.

14 Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú 1821-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo VI, p. 230.

15 Vigil, ob.cit., p. 185.

Durante la guerra con Chile el puerto del Callao fue bloqueado por la Escuadra sureña desde abril de 1880, y los muros del muelle Dársena servirían de defensa ante los bombardeos constantes a las que eran sometidas las instalaciones del primer puerto y las naves que restaban de la casi extinta Escuadra peruana. El bloqueo continuaría hasta el 15 de enero del año siguiente, fecha en la que mientras las tropas peruanas se batían en Miraflores, las naves peruanas eran hundidas en el puerto del Callao, frente al muelle Dársena a fin de evitar su captura por el enemigo.

Con respecto a la propiedad de las instalaciones portuarias, entre los años 1877 y 1887, la misma varió debido a traspasos sucesivos, hasta quedar como propietario único la firma Dreyfus Hnos & Cia., la que finalmente transfirió sus derechos a la firma francesa Société Générale de Paris. A esta última, el Gobierno luego de reconocerle sus derechos mediante contrato en mayo de 1887, la comprometió a la construcción de un edificio para Aduana y Resguardo.



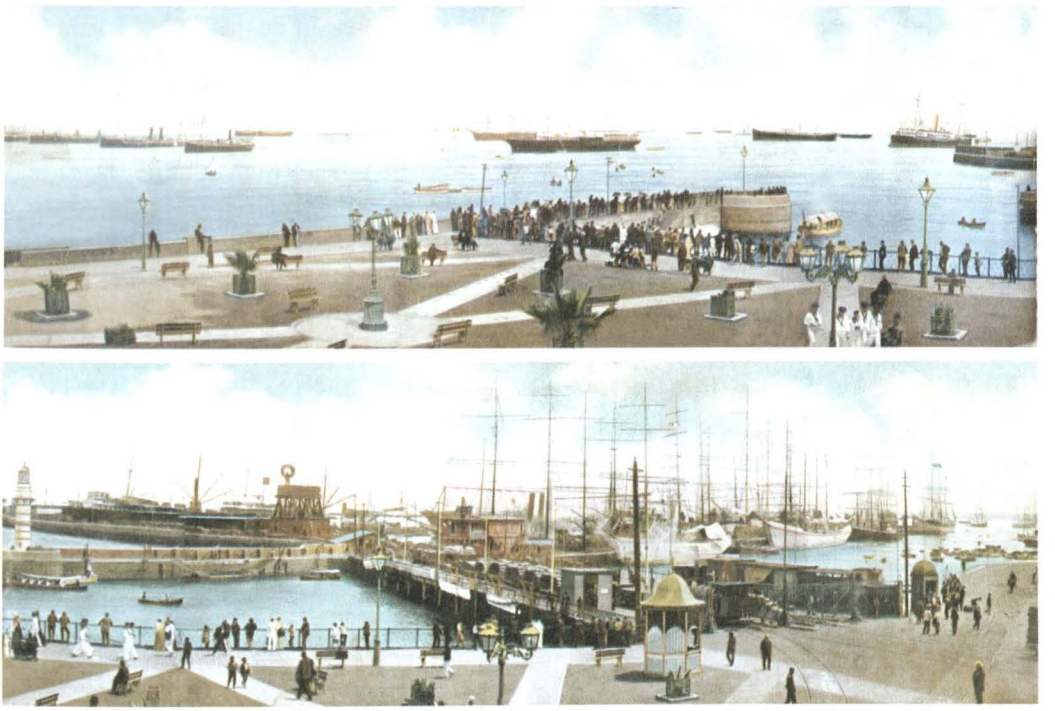
Patio del ferrocarril y antiguo Arsenal Naval, adyacente al Muelle y Dársena del Callao, 1880. (Archivo Histórico de Marina)



Embarcadero y poza del Muelle de Guerra adyacente al Muelle y Dársena del Callao en 1889. (Archivo Histórico de Marina)

El puerto del Callao en el siglo XX

Iniciado el siglo XX, a medida que las naves mercantes incrementaban su capacidad de carga y por ende su eslora, se requería de mayor profundidad en las zonas de operaciones portuarias, por lo que el muelle y dársena resultaban inadecuados para recibirlas y efectuar las maniobras de carga y descarga. A este problema se sumaba la lejanía de los almacenes y patios destinados a almacenar la carga, ubicados en el Castillo del Real Felipe, lo que originaba demoras, pérdidas y daños durante su transporte.



Panorama del Puerto del Callao. Visita a la Escuadra Americana, 26 Febrero 1908. Postal del fotógrafo E. Polack-Schneider, Lima. (Archivo Histórico de Marina)



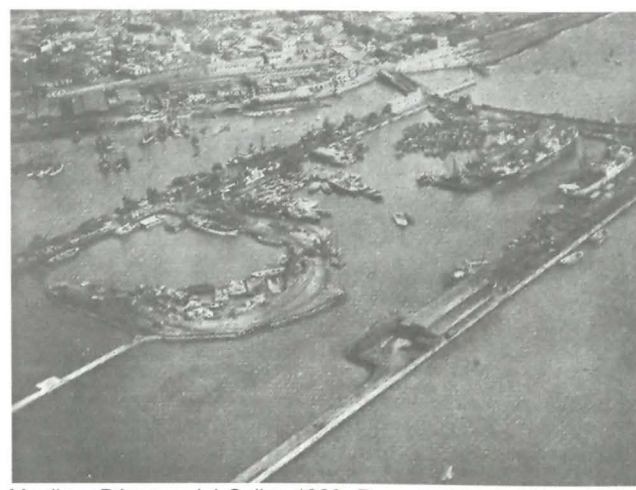
Acceso al Muelle y Dársena, c. 1915. (Archivo Histórico de Marina)

Imposibilitadas las modernas naves que ya arribaban al Callao de amarrar a los muelles, se tuvo que recurrir al empleo del sistema de lanchonaje, con la consiguiente complicación que acarreaba. Las naves fondeaban en la rada exterior del puerto, y la carga era transportada del muelle al buque, y viceversa. Estas dificultades llevaron al Gobierno a la necesidad de plantear una pronta solución.

La construcción de un nuevo Terminal Marítimo en el Callao

Con el propósito de solucionar la problemática existente en el primer puerto, en febrero de 1928 el Congreso aprobó la ley 6050, por medio de la cual se autorizaba al poder ejecutivo a construir una nueva dársena y muelle. También se autorizó la construcción de un dique seco para buques. Como paso siguiente, con fecha 2 de junio de 1928, se firmó un contrato con la firma The Frederic Snare Corporation de Nueva York, que contemplaba la construcción de las obras portuarias del Terminal Marítimo en el Callao. Posteriormente, se firmarían contratos suplementarios para el mismo fin, el 12 de junio de 1928 y 6 de agosto de 1929 así como un contrato de financiación de las obras el 6 de mayo de 1930. Las obras que se ejecutaron durante la construcción del nuevo puerto, denominado inicialmente "Terminal Leguía", consistieron en la construcción de cuatro muelles de concreto (numerados del 1 al 4), dos con almacenes de estructura de acero y concreto (los N° 2 y 3), todos ellos ubicados dentro de una poza formada por dos rompeolas, uno ubicado hacia el Sur y el otro hacia el Norte, hallándose ambos separados por un boquerón de 150m. Asimismo, el canal de ingreso a la poza fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies de calado.

Cabe señalar que cuando las obras estaban en plena ejecución, se produciría el derrocamiento del Presidente Leguía, principal gestor del nuevo terminal; sin embargo, el nuevo régimen ratificaría el contrato con la firma constructora, al promulgar el 27 de julio de 1932 la ley N° 7557[16].



Muelle y Dársena del Callao,1929. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* T. 1. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Lima, 1986.p. 341

16. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1821-1933, Lima,* Editorial Universitaria, 1969, tomo XIV, p. 331.

Este nuevo terminal, si bien es cierto había iniciado sus operaciones con cierta anterioridad, fue inaugurado oficialmente el 24 de octubre de 1934 por el Presidente de la República, General Oscar R. Benavides. Para la época, la construcción del nuevo Terminal Marítimo del Callao, constituyó una gran obra por su magnitud.

Configuración inicial del Terminal Marítimo del Callao al iniciar sus operaciones

Miguel Flórez Noheshell describe las obras y facilidades portuarias del Terminal Marítimo del Callao de la siguiente manera[17]:

"Una poza de aguas tranquilas de aproximadamente 1 milla cuadrada, protegida por dos rompeolas de rocas, uno al lado norte con una extensión de 2 714,6 metros, y otro al lado sur con 1 088,8 metros de largo. El ancho de la boca de entrada del rompeolas de 150 m. Dos boyas luminosas y sonoras ubicadas a 1 000 metros de los extremos del rompeolas, constituyen el inicio del canal de entrada al terminal".

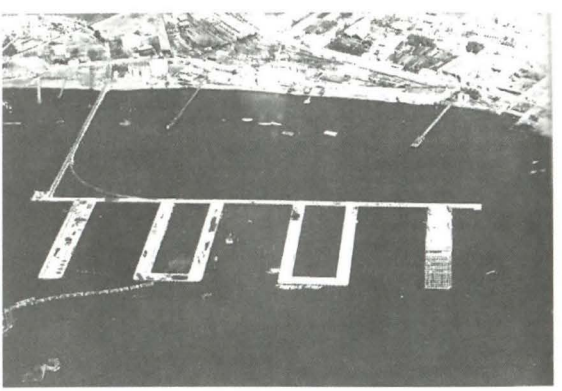
"El canal de entrada fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies.

Las facilidades de atraque para naves eran:

a) Un muelle de 1350 pies de largo, que se extiende desde el extremo del dársena, hacia el norte, con capacidad de atraque para tres naves.
b) Un muelle de 1,920 pies de largo, que sigue a continuación del anterior y avanza hacia el norte, y del cual sobresalen perpendicularmente cuatro espigones; el espigón N° 1 con 80 metros de ancho y 183 m de largo; espigones 2 y 3 con 86 m de ancho y 183 m de largo, y el espigón N° 4 con 30 m de ancho y 183 m de largo".

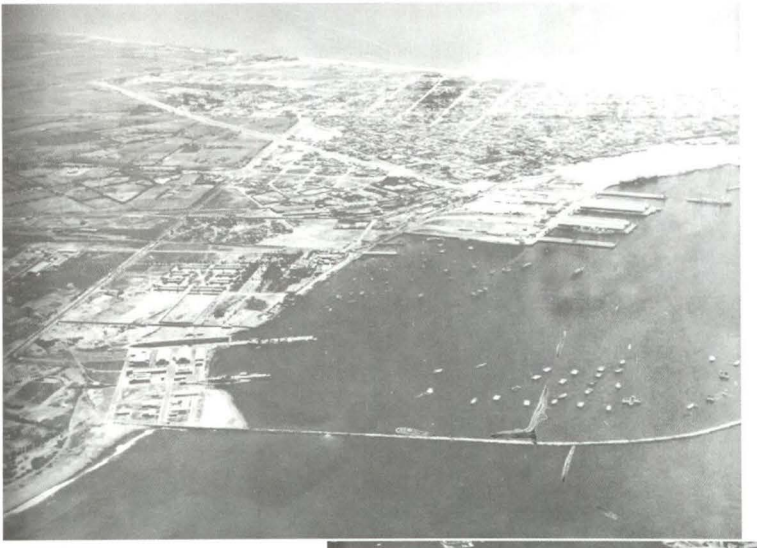
"En cada uno de los espigones 2 y 3 se construyeron dos almacenes con estructura de acero y concreto, techados con planchas corrugadas de asbesto. Cada almacén encierra un área de 5400 metros cuadrados, con 180 m de largo y 30 m de ancho".

"Además, colindantes a los muelles, se disponía de amplias áreas de terrenos, cruzadas por pistas y red ferrocarrilera, que enlazaban el terminal con las vías de comunicación al área de servicio del puerto".



Vista aérea que muestra el proceso de construcción de los muelles N°1, 2, 3 y 4 del nuevo Terminal Marítimo del Callao, y la ubicación de los antiguos muelles. La zona comprendida entre ambos sería rellenada totalmente. (Archivo fotográfico del IE-HMP)

17 Flórez. ob. cit., pp.387-389.



Vista aérea desde el rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao, poco después de ser inaugurado. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft, 1945.



Vista aérea de los muelles 1 y 2 del Terminal Marítimo del Callao, hacia 1939. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft. 1945.



Vista aérea desde el sur del Terminal Marítimo del Callao (Archivo Histórico de Marina)

La construcción del Arsenal Naval del Callao

Una de los principales problemas de la Armada Peruana desde sus orígenes, fue el carecer de una verdadera base naval, para brindar el apoyo logístico y reparaciones para las unidades de la Escuadra. Si bien es cierto que se contaba con una pequeña base naval dotada de un varadero para carenar buques de mediano porte en la isla San Lorenzo, la que fue concluida en 1925, durante la gestión del Presidente Augusto B. Leguia, la misma, a pesar de su cercanía al puerto del Callao, carecía de suministros de energía eléctrica y agua propios, lo que creaba una serie de inconvenientes. Entonces, cuando se planteó la idea de construir el nuevo Terminal Marítimo del Callao, el Gobierno expidió un Decreto Supremo disponiendo que el espigón oeste del antiguo muelle y dársena del Callao fuera entregado bajo inventario al Ministerio de Marina para el servicio de las naves y embarcaciones de la escuadra. En este espigón la Marina estableció provisionalmente la Estación Naval del Callao, la cual por algún tiempo sirvió de base de reparaciones de los buques de la escuadra, hasta que se inauguró el Dique y Base Naval del Callao, en el año 1936[18]. Esta Base Naval, aun en la actualidad, es la de mayor importancia en el Perú, y desde su inauguración han sido construidas más muelles e instalaciones para brindar el soporte logístico y reparación a las unidades de la Escuadra, a las que se sumó en 1948 los Servicios Industriales de la Marina, principal astillero y centro de reparaciones navales de la costa Oeste de Sudamérica.



Vista aérea de las instalaciones de la Base Naval del Callao, ubicadas al lado del rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao. Se aprecia el dique seco y el muelle de reparaciones. La fotografía fue tomada por el Servicio Aerofotográfico Nacional en octubre de 1945 (Archivo Histórico de Marina)

El traspaso de la propiedad del terminal marítimo del Callao al Estado Peruano

Luego de haberse solucionado los problemas financieros surgidos con la Frederick Snare y la Cerro de Pasco Corporation debido a deudas contraídas, en 1938, el Gobierno decidió, mediante Resolución Suprema de fecha 14 de marzo, efectuar el traspaso al Estado de la administración del terminal marítimo, previo inventario valorado, que fue encargado al ingeniero Ricardo A. Cog y Valle Riestra, designado perito técnico en representación del Gobierno.

18. Flórez. ob. cit., pp.389-390.

La creación de la Autoridad Portuaria del Callao y modificaciones luego del año 1934

Al finalizar el año 1934, en el cual el Terminal Marítimo del Callao había iniciado sus operaciones, el tonelaje de carga movilizada ascendía a 507 644 toneladas métricas, y al año siguiente había ascendido a 799 414 toneladas métricas, cantidad que para algunos resultaba muy escasa para la capacidad que el nuevo terminal poseía. Sin embargo, 17 años después, es decir en 1951, el movimiento marítimo del Callao en naves y carga había ascendido notablemente hasta 2 300 000 toneladas, equivalentes a un 287% de incremento con respecto al de 1935, lo que empezaba a ocasionar problemas en el control y operación de las naves, así como del movimiento de la carga de las mismas.

En consideración a esa problemática el 26 de mayo de 1952 el Gobierno del general Manuel Odría, expidió un Decreto Supremo dándole autonomía al puerto del Callao a través de la Autoridad Portuaria del Callao, convirtiéndose posteriormente dicho Decreto en la Ley N° 12353.

El nuevo organismo, de acuerdo al decreto indicado, poseía personería jurídica encargándosele la Dirección y Administración del terminal marítimo y del antiguo muelle y dársena del Callao, las operaciones marítimas y comerciales, el movimiento y almacenaje dentro del puerto, la operación, mantenimiento, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios en el área del puerto del Callao.

Lo notable del nuevo régimen instaurado para la administración y operación del Terminal Marítimo del Callao, permitió contar con un sistema administrativo más adecuado y avanzado en materia portuaria.

Bajo la administración de la Autoridad Portuaria, entre 1952 y 1969, se ejecutarían una serie de obras con ingresos propios, cumpliéndose asimismo con el pago de una deuda contraída con el Banco de Desarrollo y en algunos períodos, revirtiendo al Estado el exceso de utilidades.

Dentro de las obras más importantes ejecutadas en el periodo[19], en 1963 se modificó la parte oeste del antiguo muelle Dársena para acondicionarlo para recibir naves. Luego, en 1967, fueron construidos el muelle de minerales y carga general (muelle N° 5) y el muelle de petróleo.



Muelle de Petróleo del Terminal Marítimo del Callao, concluido en el año 1967. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú.* Serie Monografías. t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, p. 408.

19. En el anexo N° 1 de ese documento, se presentan con detalle las obras más importantes ejecutadas en el periodo 1952-1969.

La creación de la Empresa Nacional de Puertos y la continuación de obras de mejoramiento en el Terminal Marítimo del Callao

Como es conocido, desde el 3 de octubre de 1968, luego de haber ocurrido un golpe de Estado contra el Gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry, Presidente Constitucional de la República, se instauró en el Perú el denominado "Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas", el mismo que inició una serie de reformas de corte "estatista". Bajo la nueva política estatal vigente, el 16 de diciembre de 1969 el Gobierno creó por Decreto Ley N°17526, la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), como un organismo público descentralizado del sector Transportes y Comunicaciones, para administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República[20].

Esta nueva organización asumió el control y dirección de todos los terminales y muelles de la República, entrando en funciones el 1° de enero de 1970, ejecutando a continuación una serie de medidas y acciones tendientes a unificar el sistema operativo, mejorar su infraestructura y elevar el grado de eficiencia y rendimiento de los puertos del Perú.

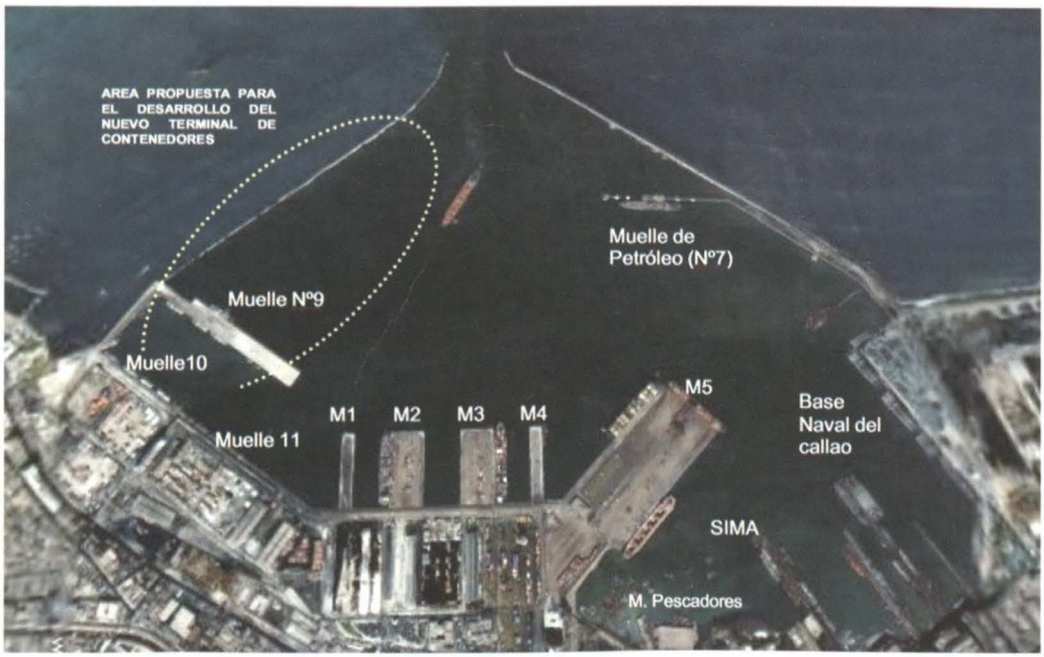
En lo que se refiere a la infraestructura existente en el Terminal del Callao, antes de concluir el año 1969, se efectuaron diversas obras, entre ellas, el dragado del canal y la poza, la reconstrucción del rompeolas Norte, la construcción de una torre-absorbente para granos, y fueron concluidos los amarraderos 5C y 5D del muelle de minerales, dándose inicio a la construcción de la Estación de Pasajeros, inaugurada en 1973. También se construyó un reservorio elevado, y un edificio destinado a las operaciones portuarias. Otras obras, relacionadas con el mejoramiento y mantenimiento de las facilidades portuarias, serían llevadas a cabo por la nueva administración.

Finalmente, refiriéndonos al aspecto organizacional y administrativo, en mayo de 1981 se expidió el Decreto Legislativo N° 98, mediante el cual la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), cambiaba su condición de empresa pública al de empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, denominándose a partir de entonces Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. (ENAPU PERU S.A.), razón social con la que continua funcionando hasta la fecha.

20 Se debe señalar que en 1968 había sido creada la Corporación Nacional Portuaria, que integraría la administración de todos los puertos de la república, pero este organismo no entró en funcionamiento debido al golpe de Estado de 1968.



Vista actual del Terminal Marítimo del Callao. El aumento del tráfico marítimo, así como el incremento en la operación de la carga mediante contenedores, han hecho indispensable la ampliación de las áreas y facilidades existentes, así como la urgente modernización de la infraestructura y equipamiento, que cuenta en su mayor parte con más de 60 años de antigüedad.



Terminal Marítimo del Callao - Muelles existentes actualmente

Bibliografía

- Cobo, Bernabé. *Obras del P. Bernabe Cobo*, Madrid, Biblioteca de autores españoles, desde la formación del lenguaje hasta nuestros días, vol. 1, Madrid, Ed. Atlas. 1956.
- Del Busto Duthurburu. José A., *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú,* Lima, t. III, vol. 1, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.
- ENAPU-PERU. *Puertos del Perú,* Lima, Empresa Nacional de Puertos del Perú. Lima, 1973.
- Flórez Nohesell, Miguel, *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú,* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986.
- García y García, Aurelio, *Derrotero de la costa del Perú,* Lima, Imp. A. Alfaro, 1863.
- Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto del Callao*, La Haya, 1914.

Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia

Lic. José A. Hudtwalcker Morán

Introducción

Llamamos Islas del Callao al conjunto de islas e islotes que se encuentran al frente de las bahías de Miraflores y Callao, en el departamento de Lima. Las islas son dos, San Lorenzo y El Frontón, siendo la primera la más grande del grupo y del litoral peruano; los islotes principales son tres: Palominos, Cabinzas y La Horadada.

En el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo-MGP (PAISL-MGP), en esta oportunidad presentamos algunos alcances históricos principalmente de San Lorenzo y apuntes adicionales del Frontón y los otros islotes del grupo. El marco temporal del presente estudio abarca desde fines del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX (1890-1932). Comprende desde el período posterior a la Guerra con Chile hasta el gobierno de Sánchez Cerro.

El objetivo principal del artículo es difundir algunos hechos históricos acontecidos en las islas del Callao durante los albores del siglo XX, los mismos que servirán para enriquecer y ampliar el conocimiento de todos los interesados en la historia contemporánea de estas islas.

El artículo se organiza en dos partes. La primera referida a la isla San Lorenzo donde trataremos sobre personajes y paseos, concesiones y canteras, el guano, la investigación científica, la presencia naval, el proyecto Kraus y el presidio político. La segunda trata sobre las otras islas del Callao, incluimos apuntes sobre la isla El Frontón y los islotes Palominos, Cabinzas y La Horadada.

El corpus de la bibliografía para la presente investigación proviene principalmente de las revistas *Perú Ilustrado, Actualidades, Ilustración*



Imagen satelital de las islas del Callao. Tomada de Google Earth

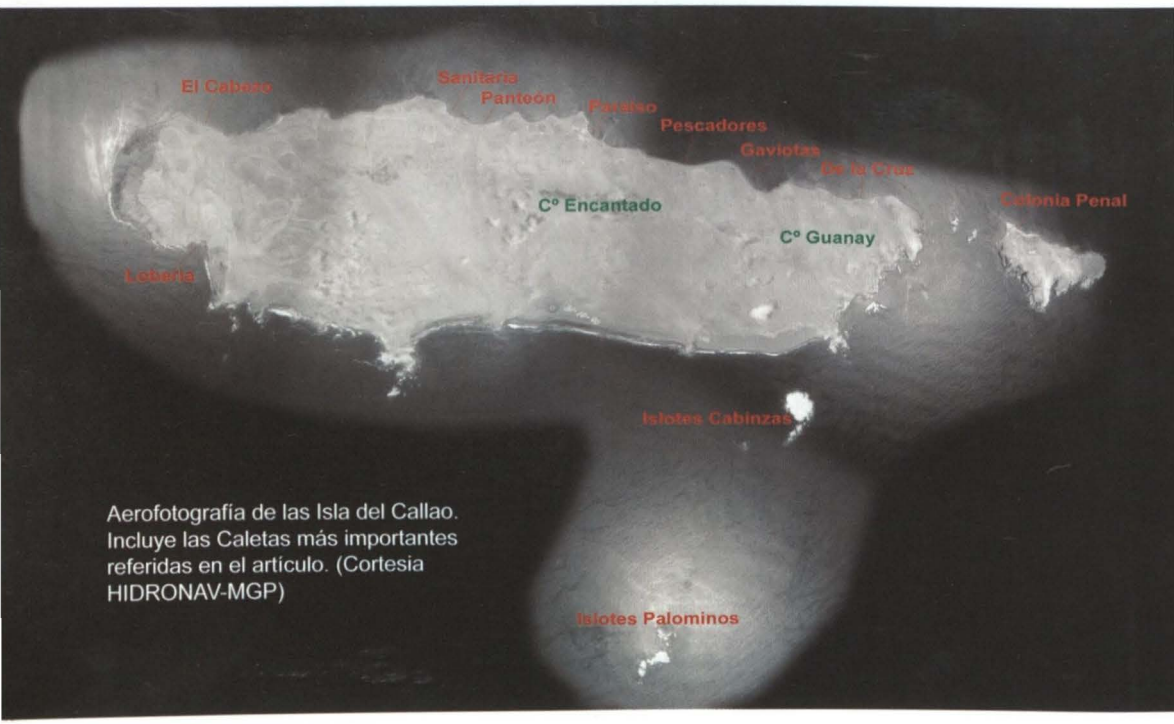
Peruana, Prima, Variedades y *Mundial.* Las revistas cuentan con un excelente registro gráfico, el mismo que constituye fuente principal y documento visual de trabajo del presente artículo. Por la mayor cantidad de información proporcionada, *Variedades* es la fuente principal y eje del estudio. La más antigua de mis fuentes es *Perú Ilustrado* y cronológicamente se ubica desde 1887 a 1892. *Prisma* es una publicación de los primeros años del siglo XX y cuya sucesora es *Variedades* (1908-1932). De *Actualidades* sólo revisamos ediciones del año 1907 y de *Ilustración Peruana* ediciones de los años 1911 y 1912. *Mundial* es una publicación de la tercera década del siglo XX (1920-30), fue competencia de *Variedades* durante la década de 1920 y se diferenciaba de ésta por su formato de mayor tamaño; asimismo, la información contenida en ambas se complementa y enriquece. El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú es la institución donde consultamos la casi totalidad del material bibliográfico y la complementamos con material de la Biblioteca Central y del Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Debido a la gran confusión en cuanto a los diversos nombres con que se refieren

actualmente a las playas, caletas, puntas, peñas y otras referencias geográficas de las islas del Callao, se incluye un mosaico aerofotográfico de la isla San Lorenzo, El Frontón e islotes del conjunto, con las toponimias referidas del plano levantado por la Comisión del Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú presidida por Carlos W. Sutton y a la información existente en el *Diccionario Geográfico del Perú* del Comandante Germán Stiglich.

La Isla San Lorenzo

Durante la ocupación chilena de Lima (1881-1883), la isla permaneció bajo el control del ejército invasor, sirviendo principalmente como apostadero naval, factoría y campo de concentración. Los chilenos ocasionaron grandes destrozos, saqueos e incendios de las principales viviendas existentes en la isla, principalmente en la caleta Paraíso. El tiempo posterior a la guerra representó una etapa de reconstrucción y cambios en cuanto al uso industrial de la isla. El fin del siglo XIX representó el ocaso de la familia inglesa Harris, familia hegemónica en la isla desde el cuarto final de dicho siglo. Los primeros años del siglo XX constituyeron el inicio de la presencia naval peruana en la isla, con el establecimiento en 1908 de los depósitos provisionales para explosivos. Esta presencia se reafirmó y amplió en 1926, con la inauguración de la Base Naval durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía.



Aerofotografía de las Isla del Callao. Incluye las Caletas más importantes referidas en el artículo. (Cortesia HIDRONAV-MGP)

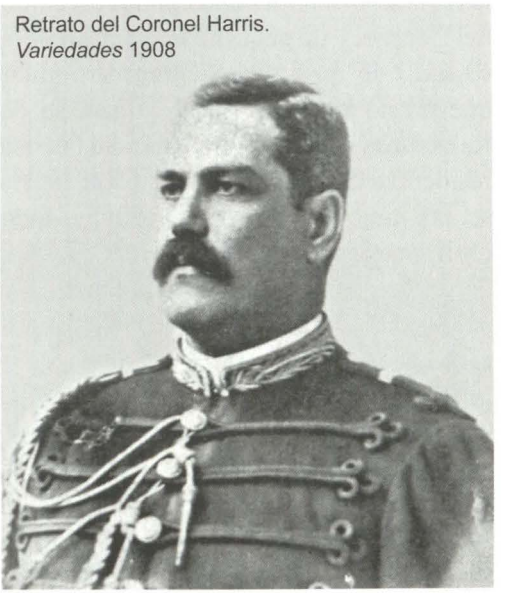
Personajes y paseos

En *Perú Ilustrado* encontramos una extraordinaria crónica de viaje a la isla escrita por José Félix Castro, titulada "Ojeada rápida: sobre la isla San Lorenzo"; exalumno guadalupano y colaborador de la revista, realizó una excursión a la isla en marzo de 1890, permaneciendo cerca de una semana en casa de la familia Harris. Su reportaje constituye un testimonio con gran valor documental, pues describe de manera detallada las actividades económicas y sociales ocurridas en la isla a fines del siglo XIX. La geografía y el paisaje de la isla están bien descritos. El autor pudo elaborar una idea aproximada de lo que la isla representaba para su época, realizó sus apuntes en base a informes privados, excursiones en la isla, incipientes observaciones científicas, y al trato diario con los habitantes y concurrentes a la pesca, y la consulta de una que otra obra. El artículo completo se puede leer en 16 entregas publicadas en dicha revista, desde diciembre de 1890 hasta setiembre de 1891. Se incluyen grabados realizados por F. Remy, donde se representan cinco distintas ilustraciones que incluyen una vista general de la caleta Paraíso, la casa del señor Harris, los hornos de fundición de los metales, el caldero de la Factoría y una gruta de la caleta del Infiernillo (caleta inmediatamente contigua al norte de caleta Paraíso).

Castro menciona que para marzo del año 1890 la población fija en la isla era reducida y no mayor a 30 personas, entre picapedreros, pescadores y empleados de la Casa y Factoría Harris. Dato que coincide con el censo del Callao, levantado en febrero de 1898, donde indica que la isla tenía una población permanente de 25 habitantes (Melo, 1900). Por el testimonio de Castro sabemos que la mayoría de sus habitantes fueron inmigrantes, con muy poca presencia de nacionales, encontró ingleses, franceses, italianos, suecos, chinos, de las islas Antillas y de Manila.

El artículo de Castro sirve como fuente principal de conocimiento de los principales personajes de la isla durante fines del siglo XIX, de todos ellos sobresalen el inglés Josiah Harris, el empresario peruano Tadeo Terry y el pescador y pulpero italiano Giovanni Solari.

Josiah Harris (¿?-1908). Conocido como Coronel Harris, fue un súbdito inglés quien en 1872 estableció en la caleta Paraíso, una Fundición y Factoría de tubos de cañerías a vapor, con sus respectivos



Retrato del Coronel Harris. *Variedades* 1908

talleres de carpintería, herrería y ensogue de metales. La Fundición Harris remplazó a la antigua Fundición Terry. Su suntuosa casa de dos pisos, traída desarmada desde la ciudad de Boston fue armada por Tadeo Terry, sirviendo de residencia familiar hasta la época de la guerra con Chile; en esa ocasión la casa fue desalojada, saqueado su lujoso mobiliario y entregada a la soldadesca, luego del retiro de las tropas chilenas, la casa muy deteriorada fue devuelta a la familia. En diciembre de 1883 el Sr. Harris era Alcalde de la isla, no hemos podido averiguar desde y hasta cuando ocupó dicho cargo, pensamos que dicha responsabilidad le fue otorgada luego de la retirada del ejército chileno. Para el tiempo de la visita de Castro a la isla, la Fundición era administrada por Juan J. Harris, hijo del Coronel y conocido como el Mayor Juan J. Harris. El Coronel Harris fallece en el año de 1908; en un obituario publicado en abril de ese año en la revista *Variedades* apreciamos el retrato del Coronel y un pequeño texto que refiere se trató de un antiguo agregado militar que prestó servicios en el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano. Su famosa residencia conocida como la Casa Harris se mantuvo en pie hasta 1926, siendo utilizada como Almacén para depósitos de explosivos de la Armada Peruana y residencia para oficiales de la Marina a cargo de los explosivos.

Tadeo Terry. Fue un próspero empresario peruano, quien a mediados del siglo XIX poseía en la caleta Paraíso una importante factoría a vapor, con talleres de carpintería y herrería, donde se torneaba, componía y fabricaba cualquier pieza de maquinaria para los vapores que realizaban el servicio de la costa; asimismo, obtuvo la concesión para construir y operar el primer dique flotante peruano y también tuvo a su cargo el faro de madera ubicado en la parte más elevada del cerro del Cabezo. Con relación al Dique flotante, éste se hundió a los pocos meses de inaugurado, en un trágico accidente ocurrido el 9 de octubre de 1860, en circunstancias en que la fragata *Apurímac* (rebautizada con el nombre *Callao*) entraba a dique para mantenimiento, la fragata fue reflotada en 1863 y puesta en servicio con su nombre originario. La pérdida del dique significó duro golpe para el empresario; a este incidente se sumó lo ocurrido luego del combate del 2 de mayo de 1866 contra la Armada del Sur, quienes en su retirada tomaron las instalaciones de la Factoría Terry, destruyéndola y utilizando su excelente madera de roble inglés en la reparación de sus buques, arrojaron las maquinarias de la factoría del piso alto sobre las instalaciones inferiores y con toda la madera sobrante emprendieron su retirada hacia sus colonias en Oceanía. Ya para tiempos de la visita de Castro, Tadeo Terry sólo tenía a su cargo el Faro de la isla, éste funcionó desde 1855 hasta julio de 1897, siendo remplazado por el faro en uno de los islotes Palominos.

Giovanni Solari (1832-19.05.1894). Conocido como el Anciano Solari poseía un solar en la caleta Paraíso; para el año 1890 contaba con negocios relacionados con la pesca, siendo conocido por su colección de redes y aparejos de pesca. Nació en La Spezia, Italia, sus padres

fueron Isaías Solari y Paubla Germi (1814-¿?). Casado con la italiana Manuela Raffo (1842-25.09.1894), hija de Nicolás Raffo y María Nicolini. El matrimonio tuvo cinco hijos: Ambrosio, María, Ángela Julia, Teresa y Pedro. En 1867 Solari adquirió su propiedad en la isla de manos de sus antiguos dueños Rudecindo Ferrer y Josefa Milla de Ferrer. En 1872 dicha propiedad la convirtió en hotel, el mismo que fue destruido por las tropas chilenas durante la guerra. Solari reconstruyó su propiedad en el año de 1884; al morir este su viuda amplió la casa en el año 1894; la señora Raffo falleció en la isla a los pocos meses de enviudar. La propiedad sirvió como depósito de explosivos de la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales desde 1908 hasta 1912, año en el cual empezó a ser utilizada por la Armada Peruana también como depósito de explosivos, esta situación prosiguió luego de varios años y por motivos de seguridad nacional, como fue la construcción de la Base Naval en la isla en 1926, la propiedad fue expropiada a los descendientes del señor Solari.

En el cuaderno copiador del Apostadero Naval San Lorenzo (años 1921-23) encontramos referencias de Vicente José Colacci, personaje dedicado a la industria de la pesca, quien poseía en el extremo sur de la caleta Paraíso dos casitas de madera con ramada, las mismas que fueron expropiadas por el gobierno de turno y entregadas al Apostadero Naval, por el Estado Mayor General de Marina. Colacci poseía también botes y útiles de pesca. Probablemente se trató de un italiano o descendiente de italianos, que radicaban en el Callao, pero también poseía pequeños solares en la caleta Paraíso, al respecto, en el mismo cuaderno copiador se puede apreciar el plano de ambas casitas.

En *Actualidades, Ilustración Peruana, Variedades* y *Mundial* encontramos reportajes gráficos de paseos, excursiones y fiestas que se realizaron a la isla durante las primeras décadas del siglo XX, como los siguientes:

El 20 de setiembre de 1907 la numerosa colonia de italianos en Lima realizó una excursión a la isla. En febrero de 1908, durante la visita al Perú de la Gran Flota Blanca de la marina de guerra norteamericana como parte de su travesía mundial, el tripulante del USS



Vista de la Caleta Paraíso (1911). Se aprecia la antigua Casa Harris en el extremo derecho.

Georgia, Milton Willard y varios de sus compañeros estuvieron en la isla jugando un partido de baseball el día martes 25 de febrero, probablemente en la caleta Paraíso. La visita en 1910 del Ministro de Italia (embajador) Ruffilio Agnoli junto con el Presidente de la Beneficencia Italiana, el Dr. Boero y la excursión en 1911 del mismo embajador en compañía de los miembros del club Canottieri. La excursión científica en 1912 por parte de la Facultad de Ciencias, a cargo de los doctores Napanga Agüero y Martínez. La excursión del 8 y 9 de setiembre de 1917 de la brigada de boy scout del colegio alemán (44 personas) a cargo del Dr. Maish. En 1923, el paseo organizado por los esposos Chiarella Fuller a los señores Juan y Carlos Lozano y Lozano, hijos del ilustre Ministro de Colombia (embajador) en el Perú. Visita de periodistas en 1928 a la Base Naval San Lorenzo a cargo del capitán de fragata Carlos Rotalde. En 1930 tenemos la fiesta organizada por la señorita Emma Mc Bride (Miss Perú) en honor de las compañeras de belleza, personal de redacción de La *Crónica* y *Variedades* y el paseo a la Base Naval San Lorenzo por parte de la Sociedad de Caballeros del Corazón de Jesús de San Lázaro y el Círculo de Empleados del club Sporting Association.

También encontramos en algunos números de *Variedades* reportajes sobre competencias de natación de fondo desde la isla hacia el Callao, algunas de estas tuvieron carácter de campeonato nacional, estos "raids" se realizaban en los meses de verano, destacando las nadadoras Delia Ramos y Lila Cárdenas del Olds Boys Club. Asimismo, también hubo competencias de natación de fondo desde la isla El Frontón hasta el balneario de La Punta.

Concesiones y canteras

La extracción de piedras para construcción de obras públicas fue una de las actividades económicas realizadas en la isla desde tiempos coloniales y continuada hasta las primeras décadas del siglo XX. Castro en su artículo menciona las excelentes canteras del Cabezo (extremo norte de la isla) explotadas por los franceses Honoré, asimismo, refiere que hacia el sur de la isla existe buena piedra para pavimentos, construcciones y para afilar.

En el plano de las islas San Lorenzo y Frontón (escalas 1/20000 y 1/10000) levantado por el Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú por la Comisión presidida por Carlos W. Sutton, probablemente durante los primeros años del siglo XX, encontramos referencias a concesiones pedidas y canteras entregadas a concesionarios particulares. El señor Troglia poseía concesiones en las caletas Chica, Pescadores (hoy playa Casino)



Canteras del Cabezo de la Isla.

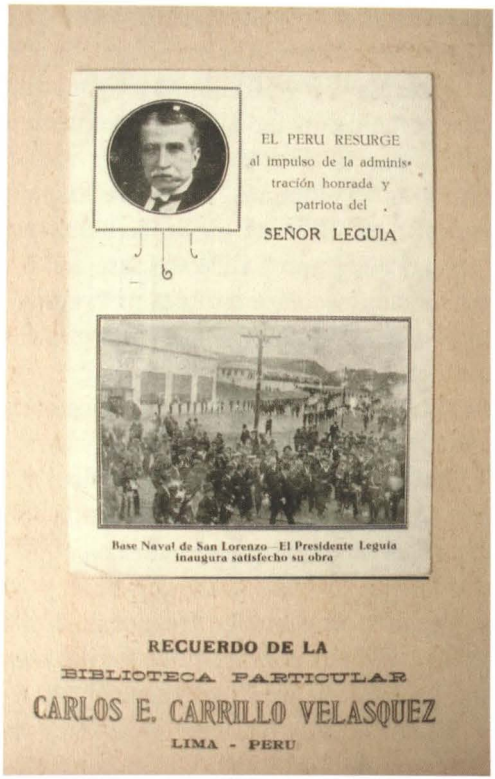
y Gaviotas, ubicadas al sur de la caleta Paraíso; asimismo, también poseía en la isla El Frontón, concesiones para cantera y terrenos para construcciones. El señor Menotti Biffi poseía concesiones de canteras de cuarcita en la isla El Frontón. En el mapa se indican las concesiones y afloramientos de dacita.

La isla tampoco escapó de los buscadores de oro, durante los primeros años del siglo XX, la caleta de La Cruz, ubicada en el extremo sur de la isla, era conocida como la caleta de Busquetto, apodo dado al señor Castellaro, "propietario de la mina de oro" en dicha caleta (Lissón, 1907). Probablemente las bocaminas y túneles de mina señalados en esta caleta, en el plano referido, corresponden a la mencionada "mina".

Al recorrer la isla, a lo largo del flanco que mira al Callao, encontramos gran cantidad de canteras (principalmente de areniscas) explotadas a lo largo del tiempo; tarea pendiente del PAISL-MGP será establecer la secuencia cronológica en el uso de las canteras y el análisis cualitativo de las mismas.

Guano

A diferencia de las islas Chinchas, la isla San Lorenzo no presenta condiciones como productora de guano sino en limitadas secciones que miran hacia el oeste. Existen dos zonas donde se aprecian terrazas y pequeñas plataformas de acopio, las más antiguas son de piedra y las más recientes son de concreto y piedras. La primera zona se ubica en las faldas del cerro Guanay en la caleta de La Cruz, en el extremo sureste de la



Cortesía A.H.M.

isla. La segunda, en la caleta Lobería o Piedra Gorda, correspondiente con la primera ensenadita desde el Cabezo de San Lorenzo y en el flanco expuesto (de afuera) de la isla, en el extremo noroeste.

En 1909, durante el primer gobierno de Leguía, la Compañía Administradora del Guano instaló oficinas y zonas de extracción en el extremo sur de la isla, en la caleta de La Cruz. Durante el segundo gobierno de José Pardo, en 1919, se construyeron terrazas y muros de contención para evitar deslizamientos del producto al mar, de esta manera se aisló los farallones y puntas de tierra, ampliando el área de sus operaciones. Posteriormente, durante mediados del siglo XX se realizaron algunas

ampliaciones y refuerzos en las terrazas y muros de contención existentes.

Terrazas y plataformas para la extracción del guano también se aprecian en la isla El Frontón y en los islotes Cabinzas y Palominos. Durante el tiempo republicano, la cuota global de guano de las islas del grupo Callao se logró con las producciones conjuntas de San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas y Palominos.

La investigación científica: Lissón y Uhle

La primera década del siglo XX representó el inicio de la investigación científica moderna en la isla, el ingeniero y geólogo peruano Carlos Lissón y el arqueólogo alemán Max Uhle constituyen las expresiones máximas de este impulso en el conocimiento y estudio de la isla.

Carlos I. Lissón, como profesor de Geología y Petrografía de los alumnos del tercer y segundo año de la Escuela de Ingenieros, realizó excursiones científicas a lo largo del flanco protegido de la isla durante setiembre de 1905. Realizó sus investigaciones principalmente en tres puntos de la isla: en el extremo norte de caleta de los Presos (zona noroeste de la isla), en la caleta Paraíso –en la zona de Punta Factoría, hoy Punta Gruta-(zona media de la isla) y en la caleta de La Cruz (zona sureste de la isla). Estudió la flora (helechos y plantas sin flores) y fauna (invertebrados –bivalvos y amonites) fósil de la isla, del periodo Cretácico –entre 60 y 25 millones de años. Su monografía *Contribución a la geología de Lima y sus alrededores* (1907), hoy en día, sigue siendo usada como fuente de consulta para los geólogos y paleontólogos estudiosos de los Andes centrales. Al presente, el PAISL-MGP viene apoyando los trabajos de investigación paleontológica sobre flora fósil cretácica en la isla por parte de un tesista de la Universidad Ricardo Palma, investigación que tiene como punto de partida los trabajos de Lissón.

Max Uhle, como director del Museo Nacional de Historia, realizó exploraciones y excavaciones durante los años 1906 y 1907 en la isla. Sus principales excavaciones fueron realizadas en el cementerio prehispánico Ichma, en caleta de La Cruz, correspondiente al período del Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural (contemporáneo con el Tahuantinsuyo), recuperó una gran cantidad de objetos culturales -objetos de plata, cerámica, textiles, madera entre otros- los mismos que se encuentran almacenados en los depósitos del Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú (MNAAHP). De la Colección Uhle destacan los vasos retratos de plata y una gran tela de algodón, de más de 8 m de largo, pintada con representaciones de carácter probablemente mitológicas. Al



respecto, el PAISL-MGP viene realizando el estudio iconográfico de esta gran tela -única en su género- y espera pronto publicar los resultados de su estudio.

El PAISL-MGP, durante el año 2004, realizó excavaciones arqueológicas en el cementerio prehispánico y en el asentamiento temporal Ichma en caleta de La Cruz y en el año 2005 se inició la investigación de la Colección Uhle de la isla. Gracias al apoyo brindado por el MNAAHP durante los años 2005-2006 el proyecto revisó y fotografió una parte de la colección cerámica, de objetos de metal, textiles y muy pocos objetos de madera. Asimismo, durante el año 2007 el proyecto asesoró el estudio de los objetos de metal procedentes de la Colección Uhle, por parte de un alumno de pre-grado en arqueología de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. El PAISL-MGP tiene previsto continuar y poder concluir su estudio sobre la Colección Uhle.

Presencia naval: los depósitos de explosivos y la base naval. La estación sanitaria, el sanatorio militar y la estación cuarentenaria

La presencia naval en la isla se remonta hacia el año 1908, cuando se establecieron los primeros depósitos, de tipo provisional, para explosivos de la Armada Peruana en la caleta Paraíso. En 1911 el gobierno de Leguía nombró una comisión para examinar el estado de conservación de los depósitos de explosivos y su seguridad, el reportaje que publicó *Variedades* alertó respecto a la situación precaria de los depósitos y del riesgo que significaban para la seguridad de la zona; asimismo, el artículo incluye vistas de la caleta Paraíso. Durante el primer gobierno de Óscar Benavides, en noviembre del año 1914, se nombró una Comisión de Marina para analizar el estado de los depósitos de explosivos. Desde su establecimiento en 1908 hasta el año 1919, los explosivos eran almacenados en la antigua Casa Harris y en algunas casitas de playa, que la Armada primero alquiló y luego expropió a sus propietarios en la caleta. Los primeros seis almacenes para depósitos de explosivos, especialmente construidos y acondicionados para ese fin, fueron realizados por el ingeniero Augusto L. Unlauff, quien firmó contrato con la Armada en diciembre del año 1918, con el compromiso de entregar en un plazo de 90 días útiles los almacenes y el camino para camión. Los almacenes se ubicaron a una distancia de 500 a 300 m del antiguo muelle de la caleta.

Durante las primeras décadas del siglo XX, en la caleta Paraíso coexistieron los depósitos de explosivos de la Armada y los depósitos de explosivos de la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales. La situación cambió a partir del año 1926, con la inauguración de la Base Naval en la caleta, consolidando la presencia naval de manera exclusiva en dicha localidad.

En el mes de enero de 1909, como parte de su política sanitaria, el presidente Leguía inició la construcción de una estación sanitaria en la caleta denominada, para esa época, como caleta de los Presos (otra toponimia de la caleta Sanitaria), caleta contigua al norte de la caleta del Panteón. La Estación Sanitaria

se inauguró el 28 de julio de 1909 y de acuerdo con lo publicado en *Variedades*, fue la primera estación de ese tipo en el Pacífico. Es probable que la Beneficencia Italiana se encargara de apoyar con recursos económicos, la construcción y mantenimiento de la misma. En 1912 se realizaron trabajos de mejoramiento del muelle de la estación sanitaria y ese mismo año el presidente Leguía inauguró en la misma caleta el Sanatorio Militar y la Estación Cuarentenaria. Para el año de 1913, durante el gobierno de Guillermo Billinghurst, el sanatorio militar era considerado como "inútil" de acuerdo a lo publicado por *Variedades* en el reportaje de la visita a la isla por parte del presidente y su comitiva en el marco del proyecto de unir la isla con La Punta.

El diseño y la construcción de la Base Naval estuvo a cargo de la compañía norteamericana Electric Boat & Cia y fue inaugurada el 26 de setiembre de 1926 por el presidente Leguía. *Variedades* y *Mundial* presentaron reportajes sobre este gran acontecimiento, que colocó a la Marina de Guerra del Perú a la vanguardia frente a las armadas sudamericanas contemporáneas en la costa del Pacífico. En *Mundial* encontramos los discursos pronunciados el día de la inauguración por el Presidente de la República, el Ministro de Marina Celestino Manchego Muñoz y el Comandante Luis Aubry, ingeniero constructor naval a cargo de la obra y representante de la Compañía Electric Boat.

La propia necesidad de contar con almacenes adicionales para los explosivos de la Armada, llevó a que a partir de



Estación Sanitaria (primeras décadas del siglo XX). Archivo Currarino.

la segunda década del siglo XX las instalaciones sanitarias inauguradas por Leguía en su primer mandato empezaron a tener uso mixto, compartiendo la función de estación cuarentenaria a cargo del Ministerio de Fomento y depósito para explosivos a cargo de la Armada. Probablemente el uso mixto de la caleta Sanitaria siguió incluso con posterioridad a la inauguración de la base naval en la isla. Situación que cambió radicalmente en noviembre de 1931, cuando el gobierno entregó a la Marina de Guerra del Perú la isla en toda su extensión para fines estrictamente militares.

Proyecto Kraus

En 1913 el gobierno de Billinghurst se interesó en realizar obras de expansión portuaria en el Callao, con la intención de reemplazar las antiguas instalaciones del muelle y dársena. Al respecto, en el mes de junio de ese año se firmó un contrato con el ingeniero holandés J. Kraus con la intención de unir La Punta con San Lorenzo y realizar obras de puerto anexas, las que incluían la construcción de un dique seco en la caleta Gaviotas. En



Caricatura política referida al proyecto de unir San Lorenzo con La Punta (*Variedades* 1913).

este contexto el presidente realizó varias visitas a la isla entre los meses de mayo y junio de 1913, quedando éstas registradas en *Variedades*.

El proyecto Kraus representa el primer proyecto de inversión de gran envergadura presentado durante el siglo XX, cuya intención era unir San Lorenzo con La Punta y mejorar la actividad portuaria del Callao. Felizmente para la salvaguarda de las especies y recursos hidrobiológicos existentes en el frágil ecosistema de las islas del grupo Callao, el proyecto Kraus nunca se ejecutó.

Presidio político y humor político

En 1920 durante el segundo gobierno de Leguía, se habilitó como prisión política las antiguas instalaciones del Sanatorio Militar y de la Estación Cuarentenaria, ubicadas en la caleta Sanitaria. Estas eran instalaciones que fueron inauguradas durante su primer gobierno. Todo aquel que fuera considerado adversario político del régimen era enviado preso a la isla San Lorenzo. *Variedades* y *Mundial* publicaron los retratos de algunas de las personas apresadas.

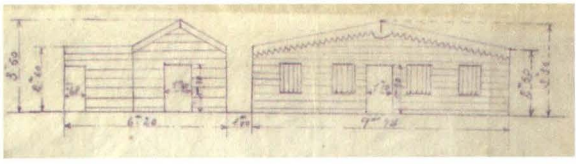
En mayo de 1932 a raíz del motín de la marinería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y luego de un proceso sumario, fueron fusilados ocho marineros en el antiguo cementerio republicano ubicado en la caleta Panteón. La corte marcial a los procesados se realizó en las instalaciones de la Base Naval, en la caleta Paraíso, mientras que ellos esperaban su sentencia en las antiguas instalaciones sanitarias que sirvieron como presidio político en tiempos de Leguía, en la caleta Sanitaria.

La isla como escenario geográfico tampoco escapó al humor político de la época, algunas carátulas de *Variedades* y *Mundial* presentan de manera humorística la coyuntura política y social de dichos tiempos. Dos fueron los temas principales expresados en las caricaturas políticas: la precaria situación de los depósitos de explosivos de nuestra Armada durante los

Presos políticos. Archivo Currarino.



primeros años de la segunda década del siglo XX (1911-1913) y el tema de los presos políticos durante los primeros años de la tercera década del siglo XX (1921-1924). Un asunto que ocupó también alguna caricatura política fue el proyecto de Billinghurst para unir San Lorenzo con La Punta.



Casas de los Colacci, en la caleta Paraíso, 1921. Archivo Histórico de Marina

2. La isla El Frontón y los islotes Palominos, Cabinzas y La Horadada

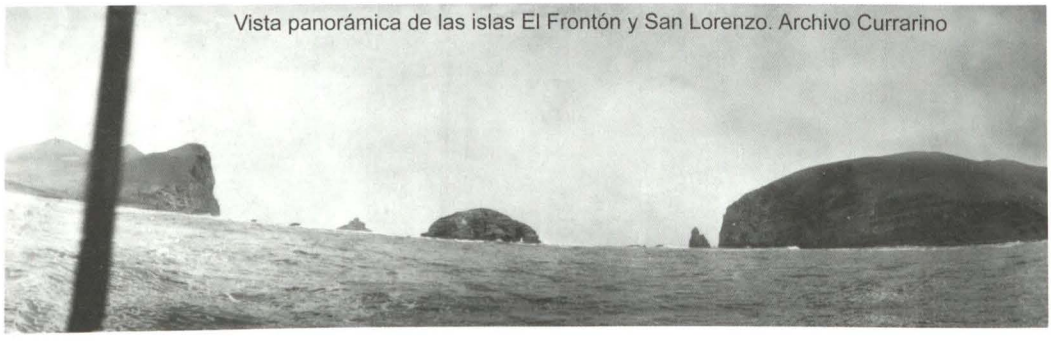
La historia contemporánea de estos islotes e isla complementan y enriquecen los hechos históricos acontecidos en la isla San Lorenzo. Al presente, todavía no se han realizado trabajos de investigación arqueológica e histórica en ninguno de ellos. A continuación, presentamos una serie de datos geográficos y apuntes históricos sobre ellos.

El Frontón: la colonia penal

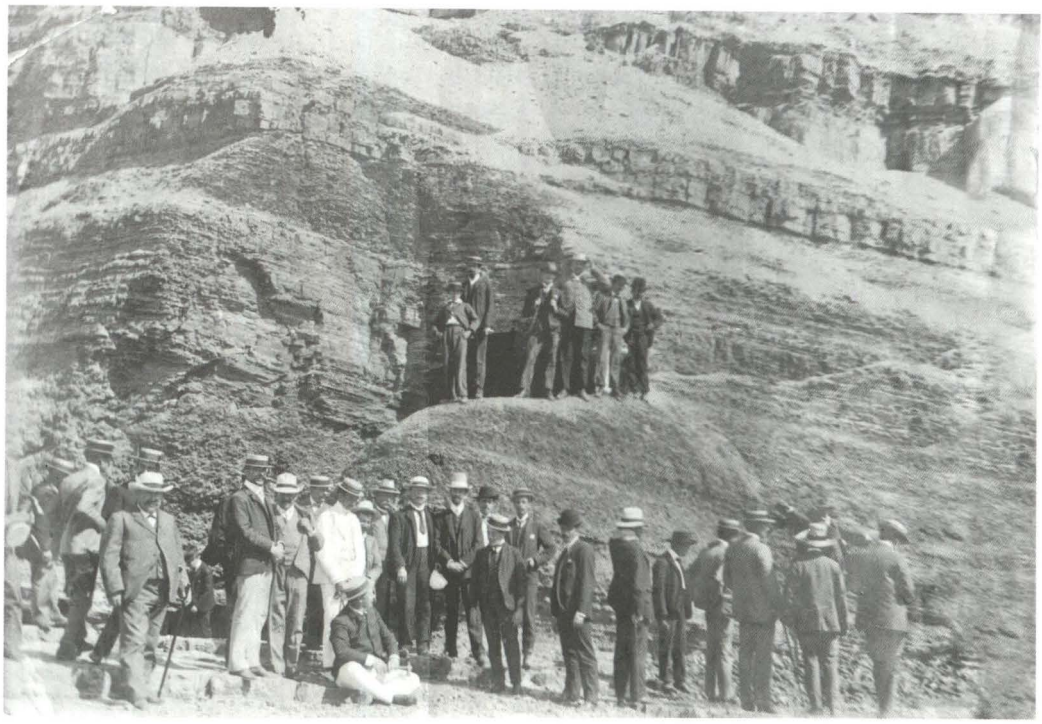
La isla El Frontón se encuentra al sureste de la isla San Lorenzo, separada de ésta por un canal estrecho de menos de un kilómetro y en donde afloran algunos peñones. Aunque de menores dimensiones que San Lorenzo, se le asemeja bastante. Otro nombre de la isla, dado por los pescadores del Callao, fue El Muerto. Alrededor de la isla se forman algunas pequeñas caletas por las que directa o indirectamente se embarca guano recolectado de las terrazas en la isla.

De todas las caletas de la isla, la única realmente abordable es la caleta Colonia Penal, ubicada al norte y que mira al Callao. El nombre asignado a la caleta corresponde a que en ésta se estableció durante el segundo gobierno de José Pardo la colonia penal del Frontón. La colonia penal se construyó en 1918 y los trabajos de construcción y alta dirección estuvieron a cargo del coronel Teobaldo González.

Al igual que en San Lorenzo, en la isla también se realizaron diversas actividades, las mismas que fueron reportadas por *Variedades* y *Mundial*. Se realizaron



Vista panorámica de las islas El Frontón y San Lorenzo. Archivo Currarino



Excursión del Cuerpo de Ingenieros de Minas (1905). Archivo Currarino.

excursiones de la Asociación Cristiana de Jóvenes (YMCA) con fiestas deportivas, donde los atletas reconocidos ejecutaron labores entre los reclusos. Por las revistas sabemos que en el año 1922 el director de la colonia era Manuel H. Higueras y que en 1931 el director fue el Dr. Alvariño. Han quedado registradas algunas celebraciones de carácter religioso como la Fiesta de la Cruz y la celebración de la Pascua del Preso. También se realizaron "raids" de natación Frontón-La Punta. Entre algunos presos "célebres" aparecidos en las revistas tenemos a Gabriel Castillo recluido por el asesinato en 1914 del sacerdote Sotil, antiguo capellán de la escuadra durante la guerra con Chile y a los espías chilenos Otto Khol y César Mispireta.

Asimismo, en la isla también hubo concesiones para canteras, como lo explicamos cuando nos referimos al tema en San Lorenzo. Los presos se encargaban de fabricar los adoquines de piedra para la pavimentación de las calles de Lima, trabajando en las canteras de la isla. Tarea pendiente del PAISL-MGP será establecer la cronología de las concesiones pedidas para canteras y su relación temporal con la colonia penal.

Cabinzas

Islotes que están detrás de San Lorenzo, hacia el lado de afuera. En las cartas inglesas se les indica como islas Wells. Otros nombres con los que se les conoce son Palomos o la Isleta, este último



Extracción de piedras en la isla El Frontón (1918). Archivo Currarino

asignado por los pescadores. Hacia el lado de afuera de Cabinzas están los pequeños islotes La Viuda y Arquillo.

El diccionario geográfico de Stiglich (1922) considera que de Cabinzas se extrajo gran cantidad de guano.

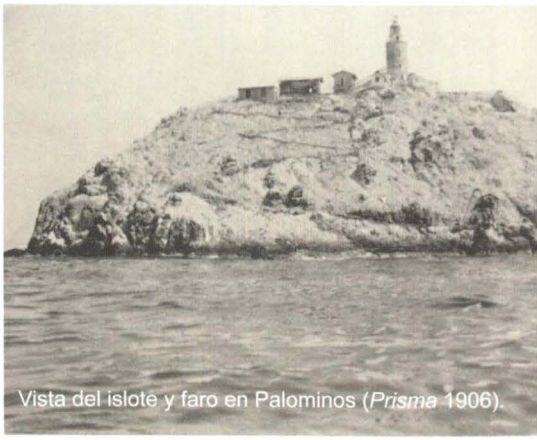
Palominos: el Faro

Los islotes Palominos son un grupo de cuatro y se encuentran a casi 2,5 km al sur de la isla San Lorenzo, hacia el lado de afuera. En los alrededores de Palominos, al noreste del islote mayor, está la roca ahogada Iquitos, llamada antes El Volatín, lo que hace de esta zona un lugar peligroso para las naves con un calaje mayor a los 16 pies de agua.

En el islote mayor se encuentra un faro de tercer orden establecido desde el mes de julio de 1897. Este faro reemplazó al faro de Terry, ubicado en la cima del Cabezo de la isla de San Lorenzo. Por su antigüedad y valor histórico, el faro de Palominos debería ser declarado patrimonio cultural de la nación.

Prisma, en su edición de abril del año 1906, publicó la historia de heroísmo de José Salvador Ureta (20 años), guardián a cargo del faro de Palominos, quien tuvo que nadar durante cuatro horas desde el islote al Callao, para traer una embarcación y rescatar a su amigo de apellido Sormani, quien sufrió una fuerte afección respiratoria, logrando evacuarlo y salvarle la vida.

En Palominos se aprecian terrazas guaneras, similares a las existentes en San Lorenzo y demás islas del Callao. Hoy en día, en Palominos habita la mayor colonia de lobos marinos en el departamento de Lima, visitada por gran cantidad de turistas extranjeros y nacionales.



Vista del islote y faro en Palominos (*Prisma* 1906).

La Horadada: terremoto en 1898

Es un conjunto de rocas o peñas ubicadas a poco menos de cuatro kilómetros al este de la llamada Cabecera del Frontón. Las rocas constituyen una buena referencia para la navegación, en especial cuando se está viniendo del sur en dirección al Callao.

Se trató de un islote horadado cuyo hueco miraba a la playa de la Magdalena del Mar, aproximadamente a una distancia

de 5,5 km del litoral. A raíz de un fuerte movimiento sísmico ocurrido el 20 de setiembre de 1898, se desplomó la especie de puente que formaba la bóveda del agujero, convirtiendo el islote en dos peñas. Este hecho hace recordar lo que ocurrió en la formación rocosa originada por la erosión del mar y el viento conocida como La Catedral, en la Reserva Nacional de Paracas, durante el fuerte sismo ocurrido el 15 de agosto de 2007, a consecuencia del cual se desplomó, originando un cambio rápido y radical del paisaje.

Stiglich refiere en su diccionario geográfico, que en estas peñas durante cierta época del año, los pescadores del Callao extraían el guano depositado en éstas, mediante andariveles y de contrabando.

BIBLIOGRAFÍA

- Revistas *Perú Ilustrado* (1890-1891), *Prisma* (1906), *Actualidades* (1907), *Ilustración Peruana* (1911-1912), *Variedades* (1908-1932) y *Mundial* (1920-1930). Consultadas en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Cuadernos Copiadores del Apostadero naval y depósitos de explosivos (1913-1923). Archivo Histórico de la Marina.
- Alayza y Paz Soldán, Luis, *Las misteriosas islas del Perú,* Lima, 1951.
- Arrús M., Darío, *El Callao en la época del coloniaje, antes y después de la catástrofe de 1746,* Callao, 1904.
- Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú, El Comercio*, 2005.
- Flórez Nohesell, Miguel, *Los Puertos de Perú. Historia Marítima del Perú*, Serie Monografías, Tomo I, Lima, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1986.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, *Caleta Panteón. Un caso de arqueología histórica en la isla San Lorenzo.* Informe final al Instituto Nacional de Cultura de la primera temporada de excavaciones, Lima, 2003.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, *Cementerios en la isla San Lorenzo.* Informe final al Instituto Nacional de Cultura de la segunda temporada de excavaciones, Lima, 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, "Proyecto Arqueológico San Lorenzo 2003-2004", *Revista de Marina*, año 97, N° 2, 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo, *Revista de Marina*, año 97, N° 3. 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, "Puerto y cementerio Ichma en el Complejo Histórico Arqueológico de Caleta de La Cruz, isla San Lorenzo", *Revista de Marina*, año 98, N° 2, 2005.
- Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto del Callao*, La Haya, 1914.
- Lissón, Carlos I, *Contribución a la geología de Lima y sus alrededores*, Lima, 1907.
- Melo, Rosendo, *Juicios críticos del Derrotero de la costa del Perú,* 3ª edición corregida y aumentada, 1913.
- Stiglich, Germán, *Diccionario geográfico del Perú,* segunda y última parte, Lima, 1922.

Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, su aplicación a través de la jurisprudencia y su impacto en la conducción de las hostilidades

Capitán de Fragata CJ*
Víctor Jesús Gonzáles Jáuregui

Introducción

A inicios del mes de marzo del año 2008, en la ciudad de Bogotá se realizó, organizado por la Delegación del Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) en Colombia, el lanzamiento de la versión en español del Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, en adelante el *Estudio*, evento al cual asistieron diversos académicos y oficiales de las Fuerzas Armadas de diversos países de la sub región.

El citado Estudio fue publicado inicialmente en el año 2005, tras casi diez años de una investigación realizada por el CICR a petición de la Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, habiendo sido lanzado en distintas ciudades y difundido en idiomas diferentes al español. Desde entonces ha sido materia de consulta en aspectos referidos a la aplicación de las normas consuetudinarias que forman parte del Derecho Internacional Humanitario. La principal coincidencia que se pudo advertir de las participaciones realizadas durante el evento, estuvo referida a explicar que la importancia de realizar el *Estudio* era para superar *dos grandes problemas* que actualmente se presentan para la aplicación del Derecho Internacional Humanitario Convencional, *en primer lugar* porque los tratados sólo se aplican a los Estados que los han ratificado y *en segundo lugar* porque el Derecho Internacional Humanitario convencional no regula con suficiente detalle gran parte de los conflictos armados que se presentan en la actualidad, es decir, los conflictos armados no internacionales o internos, actuaciones bélicas donde a pesar de la existencia del artículo 3º Común a los

* Actualmente desempeña el cargo de Fiscal de la Sala de Guerra del Consejo Supremo de Justicia Militar Policial.

Cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y del Protocolo Adicional II de 1977, estas normas convencionales han servido con poca eficacia para evitar el sufrimiento innecesario de las personas protegidas y tampoco han sido útiles, en gran medida, para limitar los métodos y medios de hacer la guerra. Este hecho fue ratificado por el invitado principal y coautor del *Estudio* Jean-Marie Henckaerts, asesor jurídico de la División Jurídica del CICR.

Ante la situación detallada las finalidades del *Estudio* estuvieron dedicadas a determinar *dos temas exclusivos; primero*, qué normas del Derecho Internacional Humanitario forman parte del Derecho Internacional Humanitario consuetudinario y en consecuencia son aplicables a todas las partes en un conflicto, hayan o no ratificado los tratados que contienen esas normas y, *en segundo lugar* determinar si el Derecho Internacional Humanitario consuetudinario regula los conflictos armados no internacionales de manera más detallada que el Derecho Internacional Humanitario convencional; estos objetivos, a criterio de quien escribe este artículo, fueron alcanzados plenamente, sin que ello signifique en modo alguno que el trabajo se haya concluido.

Pero antes de continuar, considero necesario explicar que el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia[1], define el derecho consuetudinario como "*una práctica generalmente aceptada como derecho*", y se acepta en general que para la existencia de una norma de derecho internacional consuetudinario se requiere la presencia de dos elementos, a saber, la práctica efectiva por parte de los Estados o elemento material (*usus*) y la creencia de que esta práctica se exige, se prohíbe o se permite, según la índole de la norma, como derecho (*opinio juris sive necessitatis*), es decir el elemento espiritual de la misma.

Fueron reconocidas luego de este exhaustivo proceso, Ciento Sesenta y Una (161) normas consuetudinarias de Derecho Internacional Humanitario, las mismas que son de suma importancia, ya que existe una diferencia fundamental en la aplicación de la norma de Derecho Internacional Humanitario según su origen, *las convencionales* por su naturaleza no auto ejecutiva, tienen primero que ser incorporadas como parte de la legislación interna de cada Estado, en cambio, respecto a *las consuetudinarias* cabría la posibilidad de ser aplicadas directamente en forma complementaria por los magistrados jurisdiccionales en la expedición de sentencias; si bien en las Fuerzas Armadas del Perú las normas convencionales son materia de estudio y forman parte de los diversos currículos de los centros de instrucción, es necesario que se reciba instrucción y entrenamiento sobre las normas consuetudinarias, evitando de ese modo incurrir en violaciones a las

1 Henckaerts Jean – Marie, "Estudio sobre el derecho internacional humanitario consuetudinario: una contribución a la comprensión y al respeto del derecho de los conflictos armados", en *International* Review of *the Red Cross*, volumen 87, número 857, Bogotá D.C., ed. Martinez marzo de 2005, p. 7

prohibiciones prescritas por el Derecho Internacional Humanitario, más aún si tenemos en cuenta que diversas normas originadas en la costumbre se encuentran también tipificadas en el artículo 8° del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional como crímenes de guerra.

El Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario y la conducción de las hostilidades - ataques indiscriminados

En relación a las normas consuetudinarias N° 11, N° 12 y N° 13 del Estudio, que regulan el Principio de Distinción, y específicamente la realización de ataques indiscriminados por parte de quienes participan en un conflicto, se ha determinado que la práctica de los Estados las establece como normas de Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario aplicable tanto en los conflictos armados internacionales como a los no internacionales, sustentando por separado cada una de ellas.

Norma 11°

"Quedan prohibidos los ataques indiscriminados"

Para el Conflicto Armado Internacional se demuestra su prohibición a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual, ello las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los Estados.
- El párrafo 4 artículo 51° del PAI
- La prohibición se encuentra incluida en muchos manuales militares.
- Existe múltiple legislación interna que la tipifica como delito.
- Las declaraciones oficiales y la práctica refrendan esta prohibición.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se prueba su existencia a través de lo siguiente:

- No esta incluida en el PAII, pero se puede deducir del Párrafo 2 del art. 13°
- Si ha sido ha incluida la prohibición en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales. (1996)
- Los Manuales militares las prohíben.
- Existe abundante legislación que la sanciona penalmente.
- Se han presentado alegatos ante la Corte Internacional de Justicia a través de los cuales se rechaza esta actitud y las Naciones Unidas la condenan.
- No existe práctica oficial estatal, más bien ha sido condenada.
- La Jurisprudencia del TIPY la reafirma.
- La Cruz Roja (Conferencia Internacional XXV) la deplora y recuerda que es un deber no perpetrarlos, igualmente el CICR ha recordado a las partes en conflicto no perpetrarlos.

Norma 12°

"Son indiscriminados los ataques:

a) que no están dirigidos contra un objetivo militar concreto;

b) en los que se emplean métodos o medios de combate que no pueden

dirigirse contra un objetivo militar concreto; o

c) *en los que se emplean métodos o medios de combate cuyos efectos no sea posible limitar como exige el derecho internacional humanitario; y que, en consecuencia puedan alcanzar indistintamente, en cualquiera de tales casos, tanto a objetivos militares como a personas civiles o bienes de carácter civil"*

Para el Conflicto Armado Internacional se demuestra que están prohibidos a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los estados.
- Párrafo 4 artículo 51° del PAI
- Su prohibición esta incluida en muchos manuales militares.
- Existe múltiple legislación interna que los tipifica como delito.
- Hay declaraciones oficiales y la práctica refrenda esta prohibición.
- La práctica de Estados que no son parte del PAI.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se reafirma su prohibición a través de:

- Su deducción del párrafo 2° del artículo 13° en el PAII, si bien no está incluida una definición en el citado Protocolo.
- Se ha incluido en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales (1996), con excepción del apartado c)
- Los manuales militares las contienen total o parcialmente.
- Hay jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y del TIPY que prueba que la definición de ataque indiscriminado es consuetudinaria.
- La Corte Internacional de Justicia en la Opinión Consultiva sobre armas nucleares prohíbe el uso de armas que no distingan.
- No se ha propuesto otra definición y no existe práctica oficial contraria.
- La Cruz Roja (Conferencia Internacional XXIV) instó a no utilizar medios ni métodos que no puedan ser dirigidos contra objetivos militares y cuyos efectos no puedan limitarse y el CICR ha recordado a las partes no perpetrar estos ataques.

Norma 13°

"Quedan prohibidos los ataques por bombardeo, cualesquiera que sean los métodos o medios utilizados, que traten como un objetivo militar único varios objetivos militares precisos y claramente separados, situados en una ciudad, un pueblo, una aldea u otra zona en la que haya una concentración análoga de personas civiles o bienes de carácter civil".

En un Conflicto Armado Internacional está demostrada su prohibición a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los estados
- Están prohibidos en el párrafo 5 artículo 51° del PAI

- Su prohibición esta incluida en muchos manuales militares.
- Las declaraciones oficiales y la práctica refrendan esta prohibición.
- La práctica de Estados que no son parte del PAI.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se demuestra la prohibición con:

- Su deducción del párrafo 2º del articulo 13º, aunque no esté incluida expresamente la prohibición en el PAII.
- Se ha incluido en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales.(1996).
- Los manuales militares contienen prohibición de "bombardeos en zona"
- No existe práctica oficial contraria.
- La norma es consuetudinaria en los Conflictos Armados No Internacionales: los bombardeos de zona constituyen ataque indiscriminado y estos están prohibidos en los Conflictos Armados No Internacionales, por tanto cabe deducir que los bombardeos de zona están prohibidos en los Conflictos Armados No Internacionales.

Aplicación efectiva de las normas reconocidas como parte del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario

Para que las normas analizadas sean de aplicación efectiva por parte de los Estados es necesario que esbocemos algunas respuestas para preguntas que nos parecen de carácter obligatorio, entre ellas se deberá determinar: ¿Qué organismo estatal va a aplicar la sanción de las violaciones y transgresiones de estas normas? ¿Qué mecanismos se podrán utilizar para hacer efectiva la sanción? ¿Las Constituciones de América Latina permiten, de algún modo, la aplicación de sanciones a las violaciones de estas normas? ¿Cómo concretar jurídicamente el impacto del derecho consuetudinario en la conducción de las hostilidades?

América Latina: Constituciones y fuentes consuetudinarias del Derecho Internacional

La profesora Elizabeth Salmón[2], señala que ha detectado en América Latina cuatro tendencias constitucionales en relación con la fuente consuetudinaria del Derecho internacional, en decir cómo se reciben las normas de Derecho Internacional Humanitario consuetudinario, la primera trata de las constituciones que guardan silencio, la segunda son las constituciones que reconocen o declaran la obligatoriedad del Derecho Internacional general, la tercera son las constituciones que adoptan automáticamente el Derecho Internacional general pero sólo una vez que ha sido aceptado y aprobado como tal por el Estado; y la cuarta tendencia son las que se refieren a normas específicas de Derecho Internacional Consuetudinario.

En el Perú la Constitución Política de

2 Salmón Gárate, Elizabeth, Encuentros y desencuentros. *El Perú y el Derecho Internacional Humanitario*, Lima, Spectrum, 2001, p. 30.

1993 es de las que guardan silencio frente a la costumbre internacional, sin embargo no debe interpretarse como un rechazo u hostilidad al Derecho internacional general; eso lo apreciaremos más adelante cuando hagamos el comentario sobre la sentencia recaída en el caso Lucanamarca; debiendo ratificarse que las normas consuetudinarias se encuentran en el mismo plano que las convencionales, salvo disposición contraria, el reconocimiento cabal de este principio significaría un gran avance para logar una aplicación efectiva de las normas consuetudinarias de Derecho Internacional Humanitario.

Jurisprudencia con fuentes consuetudinarias y convencionales

En la línea del comentario en nuestro país la Sala Penal Nacional, que juzga casos de delitos de terrorismo, con fecha 13 de octubre del año 2006, ha expedido una aleccionadora sentencia en el caso Lucanamarca, mediante la cual condenó al líder del movimiento subversivo Sendero Luminoso, Abimael Guzmán Reynoso y a otros 22 miembros de la cúpula senderista.

La citada sentencia no sólo reconoció que en el Perú se había dado un Conflicto Armado No Internacional, situación que había sido determinada anteriormente en su informe por la *Comisión de la Verdad y Reconciliación*, pero sin carácter legal ni vinculante, sino que además reafirmó que el derecho aplicable al conflicto peruano estaba constituido por una norma imperativa o de *uis cogens* como es el artículo 3 común a los Convenios de Ginebra y que por otro lado también resultaban aplicables algunas disposiciones (del Protocolo Adicional II) que han alcanzado el carácter de normas consuetudinarias o reflejan principios de alcance universal, que deben aplicarse a cualquier situación de conflicto armado más allá de su característica jurídica[3].

Lo más rescatable es que afirma la aplicabilidad de normas consuetudinarias internacionales; es decir, normas que resultan de la práctica estatal y no de tratados que adquieren, por esta vía, carácter obligatorio incluso para aquellos que no sean parte de ellos[4], esto significa un avance importantísimo que a mi criterio reafirma la importancia que tienen los órganos jurisdiccionales para hacer efectivas las normas consuetudinarias que son parte del Estudio.

La Sala Penal Nacional al igual que la Comisión de la Verdad y Reconciliación formuló que no era aplicable el Protocolo Adicional II, porque a su criterio no se daba la existencia de un mando responsable en Sendero Luminoso capaz de hacer cumplir el Derecho Internacional Humanitario, sin embargo no excluyó la aplicación de algunas normas del Protocolo Adicional II, no por su origen

3 Sentencia Abimael Guzmán Reynoso y otros. Sala Penal Nacional, expediente acumulado 560-03. Fundamento 8vo.

4 Salmón Gárate, Elizabeth, "La Sala Penal Nacional y la calificación del conflicto armado interno. Una innovadora aproximación al Derecho Internacional Humanitario", en *Revista del IDEHPUCP*. Memoria Nª1, Lima, Gráfica Delvi SRL, 2007, p. 62

convencional que las hacía imperativas, sino que esas normas habían alcanzado el estatus de normas consuetudinarias, siendo por tanto capaces de ser aplicadas a conflictos, aunque estos no cumpliesen formalmente con los requisitos señalados en el Protocolo Adicional II.

La sentencia se encuentra en etapa de ejecución y no ha sido cuestionada desde el punto de vista constitucional a pesar que cómo señaláramos anteriormente, la Constitución peruana guarda silencio respecto a la recepción de normas de carácter consuetudinario, entonces, es posible la aplicación a través de la vía jurisdiccional de estas normas.

Vacíos del Derecho Internacional Humanitario en relación a los Conflictos Armados No Internacionales

Justamente las falencias del Derecho Internacional Humanitario convencional expresadas en su falta de rigurosidad para el tratamiento de los Conflictos Armados internos, mencionadas en la parte introductoria de este artículo, fue lo que quizás impulsó al Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el caso *Isayeva, Yusupova y Bazayeva versus Rusia,* a resolver un tema de conducción de hostilidades en el marco del enfrentamiento ruso – checheno bajo la óptica de los Derechos Humanos, dejando de lado el principio establecido por la Corte Internacional de Justicia respecto a la relación de lex especialis entre el derecho internacional de los Derechos Humanos y el Derecho Internacional Humanitario[5].

¿Que decidió al Tribunal Europeo a no hacer referencia del Derecho de la Guerra? ¿Es que este ha perdido el atractivo de la especificidad que sí tiene respecto a los Conflictos Armados Internacionales? Bueno, pienso que la difusión y aplicación del *Estudio* en lanzamiento servirá para superar estos vacíos que se presentan en los Conflictos Armados internos. Hasta hace poco la especialista Elizabeth Salmón se preguntaba qué normas del Protocolo Adicional II han alcanzado el estatus de normas consuetudinarias. Ahora ya tenemos la respuesta: a través del *Estudio* se han determinado cuáles son esas normas de Derecho Internacional Humanitario que tienen origen consuetudinario, razón por la cual los Estados se encuentran obligados a respetarlas.

Conclusiones

Las Fuerzas Armadas en el específico ámbito latinoamericano tienen claro que frente a las ventajas militares que pudieran obtener de los enfrentamientos armados, prima el respeto de las normas N° 11, N° 12 y N° 13 sobre ataques indiscriminados, sin interesar la calificación jurídica del conflicto como internacional o no internacional, y si esta situación, la de conflicto, haya sido reconocida o no por el Estado involucrado.

---

5 Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion. I.C.J. Reports, 1996,p. 226 en Salmón Gárate Elizabeth. ob. cit., p. 66.

La aplicación de las normas consuetudinarias provenientes del Estudio servirá para terminar con la poca especificidad del Derecho Internacional Humanitario respecto a los casos de Conflictos Armados Internos, evitando que se siga quebrantando el principio de lex especialis derogat lex generali, con la aplicación de normas de los derechos humanos en desmedro del Derecho Internacional Humanitario.

Los magistrados de los órganos jurisdiccionales en los ámbitos nacional e internacional, al emitir sus sentencias, tienen un papel vital para lograr la eficacia en la aplicación de las normas del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario.

Los Estados y los organismos internacionales, en ocasiones y sin ser conscientes de ello, a través de la práctica estatal y la *opinio juris*, van impulsando el desarrollo del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario.

La Fuerza de Submarinos de la Armada Argentina en la crisis de 1978

Ricardo Burzaco (*)

El 8 de febrero de1978 los cuatro submarinos de la Armada Argntina -ARA Sante Fe *(S-21); ARA* Santiago del Estero *(S-22); ARA* San Luis *(S-32) y ARA* Salta *(S-31), zarparon de la Base Naval Puerto Belgrano con rumbo sur, tal vez irían a la guerra.*

Ya en aguas abiertas los comandantes de cada una de las naves abrieron los sobres secretos con la impartición de órdenes de operaciones. Las mismas incluían una zona de patrulla para cada submarino y la orden más incómoda que puede recibir un comandante de submarino: "No disparar sus armas si no es atacado previamente".

Esta orden es ambigua. Como primera medida un submarino convencional opera al acecho y su éxito reside en atacar antes de ser descubierto. Además, queda a criterio del comandante qué significa ser atacado. Bien podría ser cuando una nave enemiga emite su sonar, con lo cual desde el submarino, si bien se percibe la onda sónica, ningún comandante puede saber si realmente ha sido detectado y será atacado. Otra posibilidad es esperar a que le sean lanzadas armas antisubmarinas por parte del oponente, sin embargo para cualquier submarino, ello es casi suicida.

Los viejos Guppy al Pacífico

El submarino *Santa Fe* recibió como orden patrullar la Bahía Cook, al noroeste de Cabo de Hornos. Esta profunda bahía, además de ser el principal acceso occidental del Canal Beagle, permite en sus canales adyacentes disponer en forma discreta las naves y a su vez concentrar a la flota chilena para una rápida salida hacia las aguas abiertas del extremo sur

* Director de la revista argentina *Defensa y Seguridad* - DEYSEG (www.deyseg.com.ar)

del continente. El *Santiago de Estero* por su parte fue destacado a una zona al sudeste de Bahía Cook en aguas intermedias al Cabo de Hornos y al Falso Cabo de Hornos

El *Santa Fe*, al igual que el *Santiago del Estero* estaba armado con unos pocos –no más de seis- torpedos Mk-14 de corrida recta diseñados en 1931. El funcionamiento de estos viejos torpedos era con motores de combustión y por lo tanto dejaban en su corrida una nítida y delatora estela. No se los tenía como arma confiable. El armamento se completaba con torpedos buscadores Mk-37 antisubmarinos, con cierta capacidad antisuperficie que tampoco eran del agrado de los submarinistas.

Ambos submarinos pertenecían a la clase Guppy. Esta clase fue desarrollada por la US Navy modificando sumergibles "Flota" de la Segunda Guerra Mundial, que los convirtieron en submarinos con el agregado del snorkel, mejoras hidrodinámicas y la incorporación de un generoso domo sonar debajo de la proa. Los Guppy, de los que hubo varias versiones, fueron la punta de lanza submarina de la armada de los EE.UU. durante la primera etapa de la Guerra Fría mientras sus astilleros construían los modernos submarinos nucleares. Cuando la Armada Argentina los incorporó en 1971, estas naves mostraban sin vergüenza las huellas de más de 25 años de prolongadas campañas a través del Atlántico y Pacífico norte. Los Guppy prestaron servicio en muchas armadas occidentales, una vez que la US Navy los pasaba a situación de reserva

Extraña decisión

Para aquel verano "caliente" de 1978, la Armada Argentina contaba con dos modernísimos submarinos de la clase 209 –incorporados en 1974- armados con torpedos filoguiados SST-4 que se completaban con los MK-37. Sin embargo, el Comandante de la Fuerza de Submarinos despachó a las zonas de mayor peligro a los viejos Guppy.

El porqué de esta decisión hoy es muy difícil de explicar. Si bien los Guppy tenían aún valor militar residual por su vejez, sus tripulaciones casi triplicaban a la de los 209 (88 contra 36). Así que imaginar el análisis de los altos comandos de la época resulta sumamente complicado.

Cierto es que cuando los submarinos 209 llegaron a Mar del Plata recién incorporados, se produjo una absurda fractura entre oficiales y tripulaciones submarinistas. El *Salta* y el *San Luís* solo podían ser abordados por su propia tripulación, prohibiéndose la visita a los mismos de cualquier otro oficial que no tuviera la "especialidad 209", tal era su misterio y su secreto. Cuando los oficiales se graduaban como submarinistas su suerte se sellaba de acuerdo al destino que les tocaba. Si este era uno de los 209, se ingresaba a una especie de élite naval de submarinistas de moderna concepción; si en cambio el destino era a uno de los Guppy eran mirados con desdén por sus pares de los revolucionarios submarinos alemanes.

Además los Guppy variaban con el tiempo su jerarquía como comando, algunos años fueron Comando de tercera

(Capitán de Corbeta) y unos pocos de Comando de segunda (Capitán de Fragata). No sería extraño que estos prejuicios pudieran haber tenido incidencia en aquella decisión estratégica.

A diferencia de lo que ocurriría en 1982 que el submarino *San Luís* zarpó a la batalla con una tripulación recién incorporada y apenas una corta navegación como "equipo", en 1978 las tripulaciones tenían unos 100 días de navegación y esa experiencia se tradujo en un eficaz desempeño. En realidad, el rechazo del gobierno de facto argentino al laudo arbitral de la corona británica en mayo de 1977, abría una cierta posibilidad de solucionar la vieja disputa por la vía de la armas. Por ello, a diferencia con el conflicto por las Islas Malvinas, las fuerzas armadas y, en este caso, ambas marinas de guerra, tuvieron tiempo de adiestrarse por más de un año.

Antes de continuar, es importante que el lector recuerde que la actividad de un submarino convencional es exasperadamente lenta a ojos de quien no es submarinista. Los sonidos de naves que se detectan por el sonar pasivo, pueden provenir de decenas de kilómetros de distancia o a varias horas de navegación. A su vez el submarino en patrulla se desplaza a 5 ó 6 nudos de velocidad (unos 10 km/h). Es lenta la posibilidad de clasificar un blanco; es lenta la posibilidad de interceptarlo y solo la pericia, arrojo e intuición del Comandante puede ubicarlo en una situación favorable para atacar y tener posibilidades de poner a su nave y tripulación a salvo una vez consumado un ataque. Si a ello agregamos que con torpedos de corrida recta como los Mk-14 la distancia de lanzamiento no debería superar los 2000 metros para esperar algún impacto, se puede observar que se trata de una guerra muy distinta a las que se libran con otros sistemas de armas. Por ello, lo que se detalla a continuación son infinitas horas del juego del "gato y el ratón", donde la adrenalina de cada uno de los tripulantes, se fue derramando en forma permanente y no cedió hasta el regreso a aguas propias una vez enfriada la posibilidad del conflicto armado.

Entre 1957 y 1961 las armadas de Argentina, Brasil y Chile, al igual que muchas Armadas del mundo, recibieron, en préstamo y arriendo de la US Navy, sumergibles de la Clase Balao, todos veteranos de la Segunda Guerra Mundial. La cesión de estos sumergibles se hacia a través del MAP (Military Aid Program) y era por cinco años renovables, teniendo por objeto mantener tripulaciones aliadas entrenadas de modo tal que en caso de necesidad, pudieran intervenir conformando una Fuerza Multinacional contra el bloque soviético.

Entre 1971 y 1973 los Balao fueron reemplazados por los Guppy (Greather Underwather Propulsion Program), una versión muy modernizada de los Balao, llevadas a cabo en EE.UU., básicamente entre1948 y 1954 y de los que Brasil y Argentina recibieron varios, mientras que la Armada de Chile se quedó con sus viejos *Thompson* y *Simpson* con solo modificaciones en su vela para mejorar la hidrodinamia en inmersión. (Vale aclarar que para 1978 la ARCh ya contaba con dos submarinos modernos

de la Clase Oberón británica). Si bien los sumergibles debían emerger totalmente para cargar su batería, esta maniobra solo se debía realizar de noche por cuestiones de discreción. Esta situación se debía al hecho de que los Clase Balao no habían recibido el Snorkel.

La campaña de los Guppy

A 30 años de aquella peligrosa campaña, las anécdotas superan a los relatos operativos, sin embargo se pueden ejemplificar algunos detalles para ilustrar:

Las turbulentas aguas del Cabo de Hornos dificultaban tremendamente la recarga de baterías mediante el empleo nocturno del snorkel. En efecto, este artefacto que asoma algo más de un metro sobre la superficie, admite el ingreso de aire fresco del exterior y con él, además de ventilar el interior de la nave permite la puesta en funcionamiento de los motores diesel que recargan las baterías. El snorkel posee una válvula que se cierra automáticamente si una ola lo supera, de manera de evitar el ingreso de agua dentro de la nave. Si ello ocurre, se produce en el interior del submarino una enorme presión negativa debido a la voracidad de los motores diesel –que se detienen- con un muy desagradable efecto sobre los oídos de la tripulación. Por ello, las baterías se recargaban a veces en forma muy limitada y la renovación de la atmósfera interior era muy pobre. Con seguridad la TIS (tasa de indiscreción en superficie) debe haber sido forzosamente baja.

Cada vez que se detectaba un rumor hidrofónico en las proximidades, más allá de la clasificación del oído de los sonaristas, el comandante ordenaba pasar a profundidad de periscopio a fin de investigar a la nave de superficie detectada. No obstante, esta maniobra podía complicarse mucho ya que el fuerte oleaje podía hacer aflorar al submarino sobre la superficie y por ende dificultar el paso a plano profundo con el riesgo de ser detectado.

En los prolongados tiempos donde se ordenaba "silencio de combate", los tripulantes que no cubrían roles debían acostarse para disminuir el consumo de oxígeno. Además se apagaban los sistemas de aire acondicionado con la finalidad de ahorrar la preciosa electricidad acumulada en la batería y a los pocos minutos el interior del frío casco resistente comenzaba a gotear en forma persistente por efecto de la condensación de la actividad biológica y de la temperatura emanada por los equipos en funcionamiento. El interior de la nave solo se iluminaba por unas pocas y tenues luces rojas de bajo consumo. El agua potable se racionó a menos de un litro por día por tripulante y las posibilidades de baño se limitaban, cuando se podía, a hacerlo con agua salada. Las barbas comenzaban a crecer.

Las furiosas corrientes, producidas por el encuentro de ambos océanos en el Drake, a veces hacían rolar a los submarinos a 50 metros de profundidad tal como si estuvieran en superficie hasta unos 30º. En cierta oportunidad el comandante del *Santiago del Estero* ordenó subir a plano de periscopio para "dar un vistazo" y con una mezcla de desesperación y sorpresa

observó una inesperada montaña a escasa distancia de su nave. En otro momento se encontraron a 10 millas náuticas de la isla Diego Ramírez, muy al Sur de donde calculaban estar. Ciertamente, si se pudiera observar hoy esa carta de navegación, se encontrarían en ella curiosos "saltos".

El primitivo sistema de posicionamiento satelital, denominado Magnavox, era útil únicamente si coincidía el paso del satélite cuando el submarino asomaba su antena. Por otra parte no se contaban con computadoras que graban las "firmas" de naves, esto es los rumores emitidos de las hélices, que a modo de huella digital es única de cada barco. Solo se contaba con la pericia y buena memoria de los sonaristas.

Un tripulante del submarino *Santa Fe* enfermó de apendicitis durante la campaña. La enfermedad fue agravándose con el correr de los días y no había posibilidad alguna de evacuar al paciente. Su estado de salud llegó al tal punto que el enfermero de la nave pidió autorización para operarlo de urgencia. El Comandante no autorizó la intervención quirúrgica. Sin embargo, la medicación administrada hizo efecto y el tripulante mejoró lo suficiente como para llegar en aceptable estado de salud al fin de la campaña.

Al borde de la guerra

Sin poder precisar las fechas ambos Guppys estuvieron muy cerca de comenzar la guerra, al interpretar, afortunadamente, sus órdenes en buen criterio. Avanzado el mes de diciembre el submarino *Santa Fe* patrullaba la boca de Bahía Cook navegando a 50 metros de profundidad. Los sonaristas advirtieron ruidos de hélices de naves de guerra en aproximación. El Comandante del S-21 tocó alarma de combate, la tripulación ocupó sus puestos y se alistaron todos los tubos lanzatorpedos. Los rumores de los blancos se fueron sumando hasta convertirse en "una flota". La escuadra chilena se abría a aguas abiertas del Pacífico sur pasando justo por arriba del "S-21".

Tres, cuatro, seis..., 13 fueron las naves contabilizadas por los sonaristas. Algunas de hélices "pesadas", crucero por ejemplo, y la mayoría de hélices "livianas" como destructores.

Sin embargo, la flota chilena navegaba "sin emitir", esto es sin actividad de los sonares activos de los buques de escolta. La decisión de un Comandante de Escuadra de navegar sin emitir puede tener varios razonamientos, como por ejemplo no estar buscando ningún blanco submarino; que prefiera ser más discreto, ya que las emisiones de sonar se propagan a gran distancia y son detectadas por los equipos de contramedidas de los submarinos, advirtiendo su rumbo o derrota, etc.

No es difícil imaginar los momentos de gran tensión vividos por la tripulación del *Santa Fe*. Prácticamente suspendidos en silencio a decenas de metros bajo el Pacífico, esperando la actitud del contrincante, con las armas listas para ser lanzadas si llegado el caso alcanzaran una posición táctica adecuada para atacar.

No obstante, la flota chilena se internó en aguas abiertas alejándose del "S-21". De acuerdo a sus órdenes, el Comandante

no consideró actitud hostil la de la Escuadra, máxime en momentos que no había declaración de guerra formal. El *Santa Fe* navegó en alejamiento hasta un lugar apropiado, buscó profundidad de periscopio y asomando su antena de comunicaciones, rompió su silencio de radio para trasmitir a sus superiores la actividad, el número de barcos y el rumbo de los mismos al momento de haberlos detectado.

En esta campaña por primara vez en la historia de la Fuerza se utilizaron "claves especiales" para submarinos y se embarcaron en las cuatro unidades –con apenas preparación y adiestramiento de los operadores– sendos equipos criptográficos de última generación. Este nuevo conjunto de criptosistemas fue la base de la implementación –también por primera vez– del novedoso sistema de comunicaciones de submarinos. Este sistema con los necesarios cambios tecnológicos se mantiene aún en vigor dado la performance alcanzada en esa campaña y las sucesivas muestras de su eficiencia en los años futuros.

Días después recibió la orden de destacarse a Isla de los Estados con la finalidad de encontrarse con su buque madre, el buque pesquero *Arancena* (se trataba de un barco factoría civil requisado al efecto), en las tranquilas aguas de alguna de las caletas de la isla de caprichosa geografía, al que le dejó un incómodo recuerdo al momento de su arribo. Amadrinado al pesquero se encontraba el submarino *San Luís*. La tripulación del *Santa Fe* pudo al fin distenderse, bañarse y reaprovisionar la nave de víveres y agua fresca. La Navidad y el Año Nuevo se festejarían aún en inmersión.

El *Santiago del Estero* y un peligroso encuentro

El Comandante del "S-22" recibió la orden de patrullar un sector comprendido entre el Cabo de Hornos y el Falso Cabo de Hornos. El tránsito por el Atlántico sirvió para realizar ejercicios y preparar la nave para una prolongada campaña en inmersión.

En proximidades de Isla de los Estados el *Santiago del Estero* pasó en inmersión y se dirigió a su zona de patrulla. Los días pasaron en silencio de combate, reconociendo por periscopio algunos contactos o intentando observar su propia posición, ya que las corrientes movían al submarino con rapidez.

En cierta oportunidad el sonarista detecta rumor de hélices livianas. El Comandante ordena pasar a plano de periscopio y observa a lo lejos a un submarino navegando a luz del día en superficie. El *Santiago de Estero* maniobró en aproximación mientras el Comandante tocaba "cubrir puestos de combate" y ordenaba el alistamiento de dos torpedos Mk-37. Con el contacto más cerca, el Comandante volvió a izar el periscopio y pudo reconocer a la nave como uno de los sumergibles tipo "Thompson" que empleaba la Armada de Chile. Mientras continuaba con su aproximación táctica, el Comandante del "S-22" sabía que si le lanzaba los torpedos ello era una lisa y llana declaración de guerra. No obstante, si el sumergible enemigo pasaba

rápidamente a inmersión, sería una clara señal que el "S-22" había sido detectado y su Comandante no hubiera tenido alternativa.

Cuando vuelve a sacar el periscopio con la finalidad de actualizar los datos de tiro, el Comandante del *Santiago del Estero* puede observar que el sumergible chileno tiene abiertas algunas tapas de la cubierta en el sector de las tuberías de inducción y que en esas condiciones era totalmente imposible que pudiera pasar a inmersión de inmediato. Era muy probable que se encontraran en superficie para solucionar algún tipo de avería.

Mientras ello ocurría el sonarista advierte un rumor hidrofónico de hélices livianas en aproximación, posiblemente para acercarse al viejo sumergible, ya que este navegaba con rumbo Sur. Tal vez al *Simpson* (luego se determinaría que se trataba de esta nave) se le haya tomado uno foto a través del periscopio para luego el "S-22" retirarse del lugar.

Poco después en la central de comunicaciones del *Santiago del Estero* se recibe la orden de dirigirse a la Isla de los Estados. La mediación del Vaticano en la mañana del 22 de diciembre de 1978, había puesto fin al peligro de una guerra inminente.

Los IKL 209

Con algo más de tres años de incorporados a la Armada Argentina, los 209 eran los submarinos convencionales más modernos del mundo. Estaban equipados con una computadora de control tiro VM8/24, para el lanzamiento y guiado de torpedos filoguiados que de acuerdo a la posición de los blancos, podría atacar a tres naves en forma simultánea. Su arma principal era el torpedo filoguiado SST-4 con unos 25 kilómetros de alcance. Contaban además con sonar activo, sonar pasivo, sonar interceptor DUUG, telémetro acústico pasivo DUUX, analizador espectral, analizador de energía electromagnética, detector de cavitación y dos periscopios. Sus líneas habían sido diseñadas para navegar en inmersión y podía alcanzar en esta condición una velocidad de 20 nudos por breves períodos. Sin embargo en superficie, la forma de su casco lo hace muy poco marinero. Aún conservando el espíritu submarinista de los alemanes, los 209 tienen una escasa habitabilidad. Solo el comandante posee un pequeño camarote propio y ni siquiera dispone de literas ni asientos para sus 36 tripulantes. Los dos submarinos 209 habían realizado en 1975 una exitosa campaña en inmersión de 50 días como prueba de aptitud de la nave.

Horas más tarde después de zarpar el 8 de diciembre, ambos 209, el *Salta* y el *San Luís* pasaron a inmersión una vez que la sonda indicó una profundidad de unos 60 metros y en esa condición navegaron hacia el Sur. El submarino *San Luís* había sufrido una seria avería en uno de sus motores diesel a pocos meses de su incorporación. La reparación requería el cambio o una reparación mayor del motor en cuestión, que hubiera hecho necesario el corte de su casco resistente y en la Argentina no estaba disponible aún la tecnología para el corte y soldado del acero aleado HY-80, metal especial

constitutivo de dicho casco. Con ello, el "S-32" tenía una merma del 25% de rendimiento al momento de recargar su batería.

Mientras el *San Luís* se encontraba en tránsito en al Atlántico hacia la zona de patrulla ordenada, otro de sus motores diesel sufre una avería. Sus tripulantes maquinistas ponen todo su empeño para repararlo, sin embargo, se necesitaban repuestos que no se poseían y trabajar en puerto. El Comandante informa a sus superiores del percance y recibe como respuesta un cambio de su área de patrulla a un lugar menos riesgoso ubicado en una zona próxima a la boca del Estrecho de Magallanes. La falta del 50% de la capacidad de recarga de la batería incrementaba al menos en un 100% la Tasa de Indiscreción para tal operación.

En esta condición, el "S-32" transcurrió sus días en patrulla hasta que el Comando de la Fuerza le ordena trasladarse a Isla de los Estados para encontrarse con el *Aracena*.

El *Salta* y una incógnita

Pocos días después de su zarpada, el *Salta* tuvo su primer sobresalto mientras recargaba su batería con el snorkel, al Este de Isla de los Estados, en tránsito hacia el área de patrulla asignada. En esa época del año y en esas latitudes, la penumbra domina largas horas del atardecer y amanecer, dejando un breve lapso entre ellas a la oscuridad de la noche. De pronto, el mástil del submarino fue localizado por un avión S-2 Tracker de la propia Armada perteneciente a la Escuadrilla Naval Antisubmarina, el cual de inmediato bajó su altitud y sembró sonoboyas en el área con la finalidad de localizarlo, mientras que el S-31, alertado por su antena de contramedidas, pasaba rápidamente a plano profundo.

Es interesante saber que los pilotos de la Escuadrilla Naval Antisubmarina sólo conocían las áreas de patrulla de los submarinos propios, no así su ruta o derrota de tránsito. Además tenían orden de atacar a cualquier submarino no identificado en aguas jurisdiccionales. Con estas aclaraciones podemos afirmar que el ágil 209 se ocultó rápidamente entre las capas batitérmicas y escapó a tiempo para no ser detectado y atacado con cargas antisubmarinas o un torpedo buscador lanzado por sus propios camaradas.

El *Salta* alcanzó su área de patrulla en la zona de Cabo de Hornos y a partir de allí comenzó su lenta navegación en inmersión dentro de su área de responsabilidad, con similares alternativas en cuanto a las corrientes submarinas y las dificultades para cargar la batería por el oleaje imperante en la zona. A ello se sumaba la actividad de un radar chileno en tierra cuya emisión era detectada por la antena de contramedidas. Si bien las olas incrementan la discreción de los mástiles escasamente asomados sobre la superficie, dentro del submarino la señal electromagnética detectada era toda una molestia.

Los días transcurrieron hasta la llegada del día "D" -1. El día "D" era la flecha clave del Operativo Soberanía en el cual, entre otras operaciones militares, una fuerza de tareas de la Infantería de Marina

Argentina procedería a desembarcar sobre las islas Lenox, Picton y Nueva por ser los puntos clave del conflicto del Beagle, lugares donde seguramente encontrarían atrincheradas a las tropas chilenas.

El *Salta* navegó expectante a esta situación. En una de las maniobras de carga de batería, momento en que además del snorkel el submarino aprovecha para izar las antenas de comunicaciones, de contramedidas y el periscopio, llega un extenso mensaje cifrado a la central de comunicaciones del submarino. El mismo, además de su extensión, no se había recibido muy claro debido, posiblemente, a una mala propagación a causa del clima y se tornaba dificultoso descifrarlo. Casi de forma simultánea, un oficial con sus ojos puestos en el periscopio, observa un submarino en superficie. Sobre la cubierta del mismo se alcanzan a divisar a dos tripulantes por delante de la vela, sin embargo no se distingue el característico domo sonar sobre la proa que caracteriza a los submarinos de la clase "Oberon".

Informado el Comandante, este ordena de inmediato "*¡Finalizar snorkel en emergencia! ¡Cubrir puestos de combate! ¡ Preparar tubos Mk-37!*". Mientras el submarino recarga su batería, el ruido ocasionado por los cuatro motores diesel funcionando, aunque disminuido por los silenciadores, impide al sonarista recibir los rumores acústicos del exterior. Posiblemente por ese motivo la nave chilena no haya sido detectada con anterioridad. Sin embargo, ni bien el *Salta* pasa a plano profundo y sin el molesto ruido de los motores atmosféricos, el sonarista advierte el característico rumor de los venteos de los tanques de lastre que indican sin duda que el submarino chileno pasa a inmersión. Ello evidencia que la nave argentina podría haber sido detectada.

Mientras el "S-31" cobra profundidad se arma la mesa de ploteo por sonido para detectar y predecir las maniobras mutuas. Momentos más tarde el 2do Comandante habla con el Comandante por el intercomunicador y le indica: "*Señor, estamos en solución, sugiero lanzar.*" Con interminable silencio de por medio el 2do Comandante reitera su apreciación: "*Estamos en solución, sugiero lanzar*". El Comandante responde y no autoriza el lanzamiento de los torpedos Mk-37, él de alguna manera estaba interpretando sus órdenes. En esos momentos no estaban en aguas jurisdiccionales argentinas.

Con tiempos intermedios de gran tensión imposibles de precisar, de pronto el sonarista advierte: "*¡Alarma de torpedo!*". En estos submarinos solo el sonarista tenía contacto con la realidad que interpretaban sus oídos acerca los rumores acústicos. El *Salta* maniobra en evasión, pero a continuación el rumor de las hélices de un torpedo en corrida se desvanece. Con el transcurrir de los minutos la calma de la tripulación se recupera.

Desaparecido el peligro, el oficial de comunicaciones tiene por fin tiempo para descifrar el mensaje que le había quedado pendiente. Entre otros conceptos el mismo ordenaba el repliegue de la unidad hacia Isla de los Estados a causa de la aceptación de la mediación papal. Varias horas después el *Salta* emergía dentro de una caleta protegida para encontrarse

con el BP *Aracena* y el *Santiago del Estero*. Allí celebrarían la nochebuena y podrían relajarse luego de tantos días de patrulla de guerra. Hasta el día de hoy no se ha podido comprobar si realmente el submarino *Simpson* lanzó un torpedo Mk-37 contra el *Salta*. La incógnita solo se resolverá si alguna vez las autoridades navales o algún jerarquizado protagonista del submarino chileno lo revelaran.

El sonarista de "S-31" era un experimentado suboficial. Ello hace poco probable, aunque no imposible, que pueda haber confundido un rumor tan característico como las hélices de un torpedo en plena corrida. Por otra parte también se sabe que el Mk-37, al menos las partidas llegadas a este lado del continente, no era un arma demasiado confiable. Dentro de las posibilidades de un lanzamiento fallido, estas podrían ser: que el torpedo se haya trabado en el tubo –el MK-37 es del tipo que se lanza por su propia propulsión (swim out)- aunque ya hubiera activado sus hélices; que el torpedo se hubiera desactivado luego de la corrida inerte de seguridad (unos 400m); o que al ser el Mk-37 un torpedo de corrida en espiral con cabeza buscadora, el torpedo debe ser previamente graduado para "buscar" entre, por ejemplo, 60 y 80 m de profundidad. Aquí podría haber habido un error en la graduación y el torpedo al no encontrar un blanco, finalmente inactivo, va a para al fondo del mar.

El más viejo contra todos

El libro *La Escuadra en Acción* (Santiago de Chile, Edit. Grijalbo, 2005) de los historiadores chilenos Patricia Aranciabia Clavel y Francisco Bulnes Serrano, relata la actividad militar y política del conflicto centrándose en la Armada de Chile. Si bien el trabajo es poco técnico en cuanto a los medios empleados, es muy interesante, entre otras cosas, en cuanto a la actividad general de la Escuadra al Sur de Chile.

De este importante testimonio se desprende que, la Fuerza de Submarinos chilena estaba compuesta por el sumergible de la clase Balao *Simpson* (SS-21) y los modernos para la época submarinos de la clase británica Oberón denominados *Hyatt* (SS-23) y *O´Brien* (SS-22. Según esta fuente el *O´Brien* se encontraba "*en dique*" al momento del conflicto y el *Hyatt* debió interrumpir el tránsito hacia el Sur y retornar a su base de Talcahuano por "avería mecánica". El otro sumergible de la clase Balao, el *Thompson* (SS-20), ni siquiera es mencionado. Posiblemente ya estuviera radiado, habida cuenta de su vejez. De hecho, las armadas de Brasil como de la Argentina los habían retirado de servicio al comenzar la década de los años 70 al recibir los Guppy.

Sin lugar a dudas el *Simpson* no estaba tecnológicamente a la altura de las circunstancias, sin embargo se las ingenió para cumplir su trabajo. El viejo sumergible debía salir a la superficie para cargar sus baterías exponiéndose peligrosamente a los radares y periscopios argentinos y, por el desgaste lógico de los años, no sería extraño que esa actividad la debiera realizar con una frecuencia mayor a la normal. El *Simpson* fue detectado en dos ocasiones en esa situación por otros

tantos submarinos argentinos que no le lanzaron sus torpedos. Sin embargo, es posible que el Comandante del *Simpson* Rubén Scheihing, haya intentado atacar, aun sabiéndose en inferioridad de condiciones. Además, el comandante chileno debió cargar sobre sus espaldas con la responsabilidad y el prestigio de la Fuerza de Submarinos de su país.

Conclusiones

Han transcurrido 30 años de una guerra que no fue. Imaginar cualquier "juego de guerra" para intentar resolver un posible resultado es un absurdo, ya que ni la Argentina ni Chile estaban en condiciones de llevar una campaña militar que pudiera superar la definición de "enfrentamiento armado limitado", por más vidas que hubiera costado.

Con cierto doble sentido el General Perón había alguna vez sentenciado: "*prefiero dinamitar esos islotes que entrar en guerra con Chile*". Si bien de alguna manera se arrogaba la autoridad para dinamitarlos, era claro que prefería mantener la hermandad que imaginar algún tipo de conflicto.

Afortunadamente no podemos pensar el costo en vidas y material que hubiera acarreado semejante conflicto, sin embargo es casi seguro que ambos países hubieran salido perdedores.

No obstante esta sintética apreciación, cierto es que las fuerzas armadas de Argentina y de Chile se movilizaron mientras se llevaban a cabo las gestiones diplomáticas. Oficiales, suboficiales y soldados de las tres armas vivieron días de gran tensión, dependiendo de su lugar de despliegue.

En definitiva, ellos estaban allí para pelear y seguramente lo hubieran hecho. Por tal motivo, esperamos que esta nota sirva como reconocimiento, en este caso a los submarinistas de ambos países, que supieron navegar al borde de una guerra.

Síntesis de la campaña Comandante de la Fuerza de Submarinos CN Raúl Marino

Submarin	Comandante	Zarpa BNPB	MN navegadas	Horas en inmersión	Regreso BNMP
Santa Fe S-21	CF Alberto Manfrino	8 dic 78	3955	629	10 ene 79
Santiago de Estero S-22	CF Carlos M. Sala	8 dic 78	4012	708	13 ene 79
Salta S-31	CF Eulogio Moya	8 dic 78	4573	750	16 ene 79
San Luis S-32	CF Félix Bartolomé	8 dic 78	3384	876	16 ene 79

¿Para qué se arman?

Contralmirante (r)
Julio E. Uriarte

"Toda verdad pasa por tres etapas: primero es ridiculizada; segundo, sufre una oposición violenta; y tercero, es aceptada como auto evidente"
Arthur Schopenhauer

Luego de la Segunda Guerra Mundial, todo académico había escuchado o leído algo relacionado con una nueva disciplina: geopolítica. Pero a la luz de los acontecimientos y resultado de la gran contienda, la discutida ciencia tuvo que enfrentar el desprestigio por su aplicación en manos de quienes mal la utilizaron para argumentar y definir estrategias de colonización, razón por la cual fue, y es aún en algunos ambientes, calificada como una pseudociencia promotora de conflictos armados.

Hoy, cuando la preocupación de la humanidad converge en temas de vital importancia para la preservación del planeta y la supervivencia de la especie, como son; (a) los dramáticos cambios y eventuales daños en el ecosistema, producto de la galopante alteración climática causada por la cada vez mayor erosión de la capa de ozono y por la acelerada deforestación de la tierra; (b) la próxima y aparentemente inevitable escasez de agua, petróleo y alimentos en el mundo; (c) la aparición y expansión de regionalismos recalcitrantes a lo largo y ancho de todo el orbe; y (d) la moderna globalización; se hace presente en toda su magnitud el accionar geopolítico de algunos países sobre áreas de especial interés, en demanda de asegurarse la delantera en la búsqueda y posesión de futuros escasos recursos naturales.

Así, vemos cómo: (a) el petróleo existente en los países árabes y en el Polo Norte; (b) los abundantes y variados recursos naturales descubiertos en la Antártida; (c) la fauna y los minerales en aguas internacionales y en mares nacionales; y (d) la Amazonía, como pulmón y reserva alimentaria para un mundo cada día más contaminado y hambriento, se han convertido en

objetivos principales de campañas políticas, económicas, diplomáticas y hasta militares por parte de países con mayores posibilidades en detrimento de otros más débiles.

Pero esto es sólo el principio. Una preocupante alerta sobre el futuro del espacio vital para la humanidad, que se ve seriamente amenazado por el contraste existente entre un crecimiento demográfico hasta ahora sostenido de casi 100 millones de personas por año, y una calidad geográfica cada vez menor, que merma la esperanza de vida en el planeta.

La génesis

Existe un sinnúmero de evidencias que nos permite encontrar los orígenes de conceptos surgidos por la relación hombre-tierra. Desde Herodoto -el padre de la Historia- quien en el año 436 A.C. citaba de Ciro: "las tierras risueñas producen hombres afeminados, no pudiendo dar a la vez frutos óptimos y guerreros valerosos"[1], una serie de pensadores dieron origen a lo que hoy conocemos como geopolítica.

El geógrafo alemán Friedrich Ratzel (1844-1904) es considerado por no pocos intelectuales como el primer inspirador de ideas geopolíticas al ser pionero en afirmar que la historia contiene dos elementos permanentes: el hombre y el terreno, ambos en constante interacción. Ratzel fue iniciador de la Escuela Determinista, integrante de la Escuela Geopolítica Alemana, y creador de las "leyes del crecimiento espacial de los Estados", y de conceptos tales como; "organismo territorial", "espacio político" y "grandes zonas". Propugnaba la influencia de los elementos geográficos sobre la conducta de los Estados, a los que asignaba ciclos de vigencia como de organismos vivos; nacimiento, crecimiento y desaparición.

De otro lado, el científico y político inglés Sir Halford John Mackinder (1861-1947) expuso conceptos de gran importancia para la época en su conocida obra *Geographical pivot of History*. Con ideas acerca de; (a) que los hechos políticos tienen repercusión mundial; (b) la existencia de un *Heartland* (área pivote); (c) que el ambiente natural mantiene una definitiva influencia sobre el individuo y su quehacer; y (d) que el control de las grandes zonas continentales permitiría el dominio del mundo; se convirtió en el creador de la primera teoría geopolítica inglesa y de la llamada "Escuela del Poder Terrestre"

Sin embargo, la mayoría de los entendidos coinciden en aceptar al geógrafo, jurisconsulto, político conservador y destacado profesor universitario sueco Rudolf Kjellen (1864-1929) como el fundador de la geopolítica, porque fue quien utilizó por primera vez dicho término en su libro *Staten Som Lifsform* (*El Estado como forma de vida*).

Kjellen sostenía que durante su ciclo vigente, ese "organismo biológico vital" que es el Estado se debate en conflictos en dos ámbitos: su territorio y la raza

1 José Zárate Lescano, *Introducción a la Geopolítica*, Lima, Editorial Horizonte, 1970, p. 17

de su pueblo. El estudio del primero, al que llamó geopolítica, incluyó el análisis de cuatro aspectos: (1) características geográficas; (2) posición geográfica; (3) relaciones temporales de poder –real y potencial- frente a los Estados vecinos; y (4) la historia de la propia geografía, y la de otros Estados, en atención a la influencia que esta ejerce sobre las relaciones políticas con aquellos.

Más adelante, el general alemán Karl Haushofer desarrolló las teorías de Ratzel, proyectándolas a problemas estratégicos. Su interés principal se centraba en el Lebesraum, o "espacio vital", área geográfica que requiere de poder suficiente para autoabastecerse de recursos y así satisfacer sus necesidades. Fue considerado el creador de la geopolítica alemana, aquella disciplina académica que lamentablemente fuera distorsionada por el nacional socialismo hasta convertirla en aval para su expansión por Europa, génesis de la Segunda Guerra Mundial.

Al final del conflicto la derrota germana y sus consecuencias condenaron a la geopolítica al descrédito y al olvido.

El aporte

En el ámbito intelectual la geopolítica ha sido considerada una ciencia particular, una rama de la ciencia política, y hasta una escuela o doctrina dentro de esta última. Pero el hecho es que constituye un importante conjunto de conocimientos que por medio de algunas ramas de la geografía y de la historia analiza la constante búsqueda del equilibrio y la armonía entre el individuo y el ambiente como factores condicionantes en el futuro de los Estados.

Del gran número de definiciones existentes, Roberto Antonio Garay Saravia[2] realiza la siguiente interesante agrupación, que a criterio del suscrito cubre lo medular de la más amplia gama de las mismas. Garay señala tres conjuntos de conceptos que han sido utilizados por los principales entendidos del tema a lo largo del tiempo para definir en geopolítica:

1. Es la ciencia que considera al Estado como un organismo vivo.
2. Es (a) la geografía aplicada a la política o (b) la política orientada por la geografía o (c) el estudio de la influencia de la geografía sobre la política.
3. Es (a) la geografía, combinada con otras ciencias, aplicada a la política o (b) el estudio de la influencia múltiple de la geografía, la geohistoria y otras ciencias relacionadas con la geografía, sobre la política.

Estos conjuntos de conceptos sumados a las experiencias conocidas a través de la historia universal permiten enfocar con meridiana claridad lo medular del aporte de esta ciencia; constituirse en una herramienta eficaz de asesoramiento del gobernante para la evaluación y conducción política y estratégica del Estado en beneficio de los objetivos nacionales propios, y para

2 ¿Qué es Geopolítica? – www.monografias.com

colaborar con el establecimiento de una sana convivencia mundial.

Las escuelas

La geopolítica presenta una estructura conceptual común para casi todos los entendidos; la "teoría geopolítica", pero con matices que pueden llegar a representar "doctrinas geopolíticas" dirigidas a situaciones particulares de cada país y sus proyectos. Son estas doctrinas las que dan origen a diversas escuelas de pensamiento de esta ciencia y que intentan explicar la distribución del poder en diferentes espacios geográficos, así como la relación entre estos y aquel. Entre estas escuelas han predominado la norteamericana, la alemana y la francesa.

La escuela norteamericana, con Mahan y Spkyman como principales representantes, considera la expansión territorial, vía la economía de mercado, y la fuerza militar como garantía de seguridad de las inversiones.

Mahan propugnaba que: (a) el Poder Marítimo era el soporte del poder económico; (b) la fuerza del poder económico se encuentra en la bolsa de valores y en la política exterior; (c) la nación que quiera conquistar el mundo debe ser rica. Y Spykman sostenía que los EEUU debían apoyar a los países del Rimland –zonas periféricas de Rusia- para que sirvan de contrapeso al Heartland soviético.

La escuela alemana, inspirada en Halford John McKinder y Karl Haushofer, cuyas visiones geopolíticas hemos ya mencionado, marcó de alguna manera y en gran medida los destinos del mundo occidental en el siglo XX.

La Escuela Francesa -o Posibilista- de Vidal de la Blanche, quien proponía estudiar los fenómenos geográficos en la vida del Estado y la actividad humana, nace como contrapeso de la Escuela Determinista de Ratzel y es hoy mayoritariamente aceptada por los autores. Vidal de la Blanche niega el sometimiento de los Estados a la geografía, porque aceptarlo significaría desconocer la capacidad de los pueblos del uso de su razón y de la aplicación de su voluntad.

Así, en lo que podría llamarse un círculo virtuoso, las llamadas escuelas geopolíticas contribuyen a la 'teoría', desarrollando 'doctrinas' para circunstancias concretas.

El mejor ejemplo

A partir de la intervención norteamericana en la Segunda Guerra Mundial, Nicholas J. Spykman conceptuó lo que debía ser un período postconflicto favorable para su país. El principal objetivo de EE.UU. debía ser evitar la formación de coaliciones europeas hostiles a sus intereses, lo que traducido geopolíticamente significaba que el 'Rimland" euroasiático –conjunto de países situados en zonas marginales de Rusia, principalmente China, Alemania y Japón-, debía ser apoyado para servir de contrapeso al 'Heartland' soviético, evitando que aquella surgiera como potencia predominante en la llamada Eurasia. Pero, durante la Conferencia de Yalta, cuando se definió el mundo de la

postguerra, Rusia accionó hábilmente geopolíticamente hablando, asegurándose una importante área de influencia en Europa Oriental.

Ya en 1947 y ante un escenario diferente, George Kennan ideó y propugnó la llamada política de la "contención" -geográfica, económica e ideológica- de la URSS, concepto que se plasmara en pactos militares con diversos países de interés. Sin embargo, esto no fue suficiente pues el Kremlin optó por una política de no confrontación, compensando dichas alianzas con su llamada "irradiación" de influencias -diplomáticas, económicas, ideológicas y militares sin uso de la fuerza- en países como Cuba, Siria y China, formando un bloque de países socialistas por medio de tratados favorables a sus intereses, En consecuencia, la geopolítica soviética de expansión le permitió contar con libertad de acción para incrementar su poder y proyección, promoviendo el surgimiento de un modelo bipolar en el mundo.

Más tarde la situación comenzó a cambiar; (a) los nacionalismos en el llamado Tercer Mundo; (b) la revolución cubana; (c) otros movimientos revolucionarios a lo largo del globo; (d) el incremento del poder soviético; y (e) una declinación del poder relativo norteamericano en la economía mundial; provocaron mayor complejidad en las relaciones entre Estados y, como consecuencia, un renacer de la concepción geopolítica. Un elemento clave para ello fue el uso que Henry Kissinger le dio al término, asociándolo con los intereses nacionales permanentes en búsqueda de un poder mundial equilibrado.

Con Richard Nixon de Presidente, EE.UU. apostó por un equilibrio entre las principales potencias como condición básica para la seguridad del mundo. Se buscaba entonces la implantación de un escenario multipolar, posición que fuera ratificada en diversas oportunidades por otros líderes norteamericanos como Zbigniew Brzezinski, quien en 1979 propuso una amplia cooperación internacional, sentenciando que la URSS "*o se integra como socio responsable de un sistema global o se limita a defender su seguridad exclusivamente con su poder militar y a dominar a pocos clientes.*"

En un enfoque eminentemente geopolítico[3], Brzezinski contrastó el 'Heartland" y el "Rimland', renovando el criterio de que "*cualquiera que controlara Eurasia, dominaría el mundo*". Además sostuvo que otro fundamento geopolítico para prevalecer se encontraba en la preponderancia en el espacio exterior, afirmación que no pocos analistas relacionan con la llamada 'Guerra de las Galaxias', proyecto militar norteamericano cuyo desafío no pudo ser soportado por la Unión Soviética y que aparentemente precipitó su derrumbe. Brzezinski también anunció la necesidad de un cambio en la estrategia de su país hacia la promoción y explotación de las debilidades políticas y sociales del pueblo soviético, nacidas por sus conflictivas relaciones con países de su ámbito de influencia.

3 *El juego estratégico*, Buenos Aires, Grupo Editorial Planeta, p. 3l

A partir de 1985 la geopolítica expansiva soviética cambió radicalmente por el esfuerzo que le demandaba su frente interno donde existían profundos problemas que a la larga fueron causa de la debacle soviética según los analistas. Con Gorbachov la influencia agresiva fue reemplazada por una presencia pacífica interesada en obtener ayuda de sus otrora enemigos. Más adelante, en 1991, el nacimiento de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) replanteó la cohesión del territorio soviético, no sólo con los países que aceptaron formar parte sino también con los Estados multinacionales de la propia Rusia.

En 1988 el Presidente Reagan, en el documento "National Security Strategy of the United States", y más adelante, en 1990, el Presidente Bush, en el "Informe anual sobre Estrategia de Seguridad Nacional de los Estados Unidos", ratificaban el principal objetivo geopolítico estadounidense: no dejar Eurasia y mantener allí un indispensable equilibrio para evitar el surgimiento de un Estado dominante.

Desde el colapso de la Unión Soviética, dejó de existir el enfrentamiento bipolar y los norteamericanos perdieron interés en su tan promocionada multipolaridad, replanteando su accionar hacia un mundo unipolar. Así, con libertad de acción para intervenir en cualquier parte del mundo sin el riesgo de reacciones soviéticas, se avocaron a establecer y mantener influencia en regiones con recursos naturales estratégicos o con redes geoviales importantes o que constituyeran focos de tensión susceptibles de extenderse o que les permitieran mantener y ampliar su mercado de exportación.

Actualmente, la humanidad ve con preocupación un eventual y nuevo período de congelamiento de las relaciones entre estas dos grandes potencias mundiales gracias a conflictos reales y potenciales, como los del Medio Oriente, Irak, Kósovo, Georgia, Irán, Ucrania, Osetia, etc. Todos basados en intereses geopolíticos; de los EEUU por una parte, en demanda de mantener y asegurar su posición en el concierto mundial futuro; y de Rusia por otra, en búsqueda de renovarse como un importante dirimente en el quehacer del mundo.

En América del Sur

El nacer geopolítico de América del Sur fue influenciado por las ideas de Ratzel, Haushofer y Vidal de la Blanche. Pero es desde la fundación de la Asociación Latinoamericana de Estudios Geopolíticos e Internacionales, en 1979, que la región se vuelve muy receptiva al estudio y práctica de la geopolítica, a tal punto que muchos países han incorporado esta ciencia al proceso del establecimiento de sus objetivos nacionales.

Lo básico del pensamiento geopolítico implica la existencia de influencias que en mayor o menor grado, y desde siempre, ejerce la naturaleza a través de alguno de sus elementos[4] o de un grupo de estos sobre la formación y decisiones políticas

4 Clima, espacios terrestres, recursos naturales (minerales, flora, fauna), montañas y pasos, selvas, ríos, lagos, espacios marítimos -estrechos y canales-, islas y geovías.

de los Estados. A lo largo de los años los países de nuestra región no han sido ajenos a decisiones guiadas por intereses sustentados en influjos geopolíticos. Nuestra historia es depositaria de constantes tensiones, conflictos y hasta guerras entre naciones hermanas en razón de tales intereses:

PARTICIPANTES	OBJETIVO	INFLUJO GEOPOLÍTICO
Argentina - Gran Bretaña	Las Malvinas	Islas - Mar
Argentina - Chile	Laguna del Desierto - Campo de Hielo Sur	Espacios terrestre y marítimo
Bolivia, Brasil y Uruguay - Paraguay	El Chaco	Via fluvial - Tráfico
Bolivia y Perú - Chile	Salitre - territorio	Recursos, espacio terrestre
Colombia - Perú	Leticia	Espacio terrestre
Colombia - Venezuela	Golfo de Venezuela - Lago de Maracaibo	Recursos - Tráfico
Ecuador - Perú	El Amazonas	Vía fluvial
Guyana - Venezuela	El Ezequibo	Espacio terrestre

En este orden de ideas, si bien es cierto que la eventualidad de conflictos armados en la región es de baja probabilidad lo es también que existen demandas de algunos países en búsqueda de modificar su posición geopolítica frente a otros, con la natural carga de riesgo que tal situación conlleva pues los enfrentamientos bélicos aún no han desaparecido de la historia de la humanidad como forma de dirimir diferencias aparentemente irreconciliables para preservar los intereses de cada Estado. Por ello, pese a que hasta hoy no podemos hablar en sentido estricto de escuelas geopolíticas sudamericanas, nos debe llamar a interés y reflexión las líneas generales del estar y quehacer de nuestros vecinos, más aún si comparten frontera con nuestro territorio.

Para ensayar acercarnos a un más certero escenario geopolítico en nuestra región, nos es útil identificar; (1) la definición geopolítica de los países que la conforman; (2) los temas dominantes en la mutua y múltiple relación regional; y (3) los principales focos de eventuales conflictos: Así:

(1) Según la versada opinión de Javier del Rey Morató[5]; (a) su extensión territorial; (b) su posición geográfica en la región; (c) su mayor o menor número de fronteras; (d) sus alianzas económico-estratégicas; (e) sus necesidades energéticas y acuíferas; (f) sus diferentes poderes económico y militar; (g) el nivel de su "preocupación geopolítica" por zonas fuera de su territorio; y (h) sus

5 *Escuelas geopolíticas en América Latina*, Blog de archivos, Safe Democracy Foundation, sept. 2007

pendientes diferendos limítrofes; son los principales factores que en la actualidad definen a los países de este lado del continente, aunque señala que "si el axioma de la geopolítica es el de Spykman -ningún país que no tenga una influencia superior a su extensión geográfica tiene destino-, podemos decir que la mayoría de los países latinoamericanos no tienen destino: se lo imponen otros".

(2) De acuerdo al útil comentario[6] del Dr. Ph. Phil Kelly de la Emporia State University existen cinco temas dominantes en la región: (1) la expansión territorial brasileña; (2) la colonización y seguridad fronteriza; (3) la integración regional; (4) la planificación y desarrollo nacionales; y (5) los objetivos nacionales extranjeros.

(3) En la actualidad se pueden identificar hasta cuatro eventuales escenarios que pueden ser catalogados como focos de tensión en América del Sur; (1) la presencia y el accionar de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) en las fronteras de Ecuador, Perú y Venezuela; (2) el antiguo anhelo de Bolivia por recuperar el mar, y sus costas, que perdió ante Chile durante la llamada Guerra del Pacífico; (3) la delimitación marítima pendiente entre el Perú y Chile, y (4) la inestabilidad política de Venezuela.

¿Geopolítica en el Perú?

Hace ya más de una década en el Perú se viene utilizando la versión del mapamundi que se muestra a continuación[7], destacando nuestra privilegiada posición en el contexto geográfico mundial. Esta nueva, o primera, visión geoestratégica de nuestro país nos permite ensayar la identificación de aquellos conceptos que de acuerdo a la ciencia geopolítica tradicional le darían sustento. Analicemos en consecuencia lo que sostenemos, a la luz de lo que se conocen como influjos geopolíticos.

PERÚ PAÍS MARÍTIMO, ANDINO, AMAZÓNICO, BIOCEÁNICO Y CON PRESENCIA EN LA ANTÁRTIDA



6 Comentario bibliográfico. Revista La Onda Digital, www.laondadigital.com

7 Jaime Castro Contreras, *Una visión del Perú y sus posibilidades*", Lima, JRCC Estudios y Proyectos Sociales EIRL, 1994

¿Por qué país marítimo?

Desde que años atrás en la historia el fenómeno del desarrollo galopante de la economía a nivel mundial vino a alterar el statu quo, se puso en evidencia el potencial de riqueza, seguridad y prosperidad que representa el mar en sus reconocidas condiciones de: (a) la mejor frontera natural; (b) la mayor fuente de recursos del planeta; y (c) una vía de intercambio comercial de proporciones casi ilimitadas. Por ello, uno de los influjos geopolíticos más importantes en la historia de los pueblos ha sido y es aún, sin duda, el mar y la posesión de extensas y buenas costas.

El Perú no escapa a tal influencia por lo que en su oportunidad declaraba su soberanía sobre las 200 millas marinas allende sus costas, y sobre la totalidad de ingentes recursos naturales que este espacio marítimo contiene, buscando garantizarse el acceso a los mismos.

Además, como vía de intercambio comercial con los países de la Cuenca del Pacífico la importancia del mar para el Estado peruano es vital.

¿Por qué país bioceánico?

Las relaciones económicas modernas, ampliadas por la globalización, son de una importancia medular para los Estados. Todo país quiere contar con la seguridad de no depender de la eventual arbitrariedad de sus vecinos, que limite, condicione o imposibilite su comercio marítimo. Por ello, siempre tratan de llegar al mar y tener acceso a las costas donde encontrar buenos puertos. En este caso, el influjo geopolítico es también el mar, pero en su condición de geovía para el comercio internacional con países de la Cuenca del Amazonas y la del Plata.

¿Por qué país andino?

En adición a la mayor o menor existencia de recursos naturales, cualquier región montañosa, y más aún de las dimensiones de la Cordillera de los Andes, constituye un natural y estupendo límite político, cultural y económico. La natural dificultad de tránsito en sí misma representa una separación cultural e idiomática, y resguarda de la penetración por poblaciones vecinas.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que existen también algunos factores negativos -cuanto más altas montañas, más significativos aquellos- que son fácilmente palpables en nuestra realidad nacional, como limitaciones en la constitución de unidades estatales mayores debido a la dispersión y consecuente aislamiento de poblaciones entre sí por tiempo prolongado.

¿Por qué país amazónico?

Las selvas de dimensiones considerables, como las regiones montañosas, son poco pobladas y no fomentan la formación de unidades políticas. Pero al constituir un difícil obstáculo natural para el tránsito son consideradas también excelentes fronteras. Su principal influencia radica en constituir un factor climatológico vital

al fomentar significativamente las lluvias. Los recursos que en ellas abundan en cantidad y variedad representan una importante reserva, que estamos en la necesidad y obligación de mantener y preservar.

La selva en nuestro país no se puede desligar de la importante red fluvial que contiene, y que constituye un sistema de geovías natural, antiguo e importante para el tránsito y transporte, trascendente para la seguridad y para el desarrollo comercial. Sus orillas ejercen fuerte atracción para la instalación de grupos humanos mayoritarios, y su impulso económico tiende a unir a poblaciones de ambos lados, que crecen en relación directa a la extensión y condiciones favorables para la navegación.

¿Por qué país en la Antártida?

El destino de la Antártida es de una importancia geopolítica extrema, pues como bien afirma el General Edgardo Mercado Jarrín[8], esta revaloriza su importancia "*para constituirse en un tema de cooperación o confrontación...*" en base a su doble condición de; (1) fuente natural de ingentes recursos minerales e hidrobiológicos; y (2) de posición geográfica privilegiada para el eventual control de pasos marítimos.

Privilegiando la cooperación frente a la confrontación, el 1 de diciembre de 1959, en Washington, se firma el Tratado Antártico a fin de preservar el medio ambiente y los recursos naturales allí existentes. Este establece que: "*No se disputan ni se afirman reclamos territoriales vigentes a la firma del Tratado, ni se admiten nuevos reclamos mientras el Tratado esté en vigencia*". Sin embargo, a la fecha existen siete miembros consultivos que mantienen reclamos de soberanía -no reconocidos por la mayoría de los otros países ni por las Naciones Unidas-. Entre aquellos, Argentina y Chile, que reconocen mutuamente sus reclamos, y denominan al conjunto de estas áreas como Antártida Sudamericana.

Por su parte, el Perú, como miembro consultivo, es decir con voz, voto y veto en la toma de decisiones sobre el espacio austral, tiene natural y especial interés en el continente antártico y particularmente en participar de un eventual y futuro reparto territorial del mismo.

El espacio geográfico hoy

En contraste con lo hasta ahora expresado, para la línea de pensamiento que busca depreciar el valor político de los territorios argumentando que el poder nacional ya no requiere apoyarse en una base geográfica, existen dos conceptos supuestamente válidos; la importancia decreciente del sector primario de la economía y, por ende, del territorio; y la globalización, conceptos estos que fueran promovidos por los Estados más poderosos, y que han influenciado cultural, económica, política y socialmente a buen número de países en los que han ido creciendo la vulnerabilidad y dependencia en detrimento de su propia soberanía.

8 *La Geopolitica en el Tercer Milenio*, Lima,IPEGE, 1995, p. 78

"Sin embargo, mientras estas ideas se difundían, el Presidente Reagan se alarmaba porque los países de la OTAN iban a depender del gas soviético; Henry Kissinger afirmaba que Siberia era una 'joya de materias primas' cuya explotación aguardaba la llegada de la tecnología occidental; los minerales del subsuelo amazónico despertaban un gran interés en las potencias industrializadas del hemisferio norte; la flota de Islandia enfrentaba a flotas europeas por la riqueza pesquera de sus aguas jurisdiccionales; Japón y Estados Unidos organizaban grandes reservas de petróleo para poder atravesar períodos de interrupción en el suministro; las tierras agrícolas de Europa continuaban dependiendo de los fosfatos importados; el gobierno de Sudáfrica amenazaba con embargos de cromo; Japón amenazó con seguir capturando ballenas; los malvinenses gestionaban la exploración de petróleo; los satélites registraban e informaban sobre la magnitud de las cosechas del hemisferio sur, satisfaciendo intereses especulativos en el hemisferio norte; la década de 1980 presenció la fuerte presión para que el sistema antártico fuese abierto permitiendo la exploración y explotación económica; continúa avanzando la exploración de los fondos marinos por sus inagotables riquezas minerales..."[9].

De otra parte, durante los últimos años; (a) diversos países presentan una fuerte resistencia a lo occidental. Entre ellos, algunos islámicos donde el rechazo religioso se asocia al rechazo político; (b) la fragmentación territorial de algunos Estados ha servido para rescatar identidades culturales; (c) los mercados regionales se enfrentan a la presión comercial global; y (d) se levantan mayores barreras contra la migración.

En conclusión, por lo aquí expuesto, se observa que la realidad ha puesto en evidencia la falacia de aquellos conceptos tendientes a relegar a los países menos poderosos a la simple imitación y consentimiento. Por ello, el nuevo atractivo político de los recursos naturales revaloriza geopolíticamente los territorios de los Estados, es decir prioriza la imperiosa necesidad de su conservación y organización.

Al respecto, Mabel González Bustelo[10], en sendos artículos publicados el presente año (2008) en la versión virtual de la prestigiada revista de la Safe *Democracy Foundation*, nos proporciona dos sentencias de vital interés y actualidad geopolítica:

(1) *"La abundancia de recursos naturales ha contribuido a alimentar conflictos armados en un buen número de países en desarrollo... La comunidad internacional ha sido cada vez más activa a la hora de reconocer este papel de los recursos en el inicio, intensidad y duración de los conflictos y, en ocasiones, ha calificado el fenómeno de amenaza para la paz y la seguridad internacional."*

(2) *"Los efectos del cambio climático amenazan la paz y estabilidad en amplias regiones del mundo, especialmente en aquellas donde vienen a sumarse a una situación de fragilidad estatal, gobiernos*

9 Hugo Gastón Sarno, *"Ideas y Hechos Geopolíticos"*, www. monografias.com

10 Periodista, analista internacional y profesora en universidades europeas. Investigadora y consultora. en Colombia, Ecuador, Angola, etc.

débiles, problemas económicos e inestabilidad. Su combinación con los problemas socioeconómicos y políticos pueden agravar tensiones ya existentes y dar lugar a la escalada de las mismas e incluso a conflictos armados".

Los nuevos escenarios

Ante lo señalado, existe la más amplia demostración del resurgimiento de la geopolítica en las grandes potencias, principalmente los EE.UU. cuyos líderes han retomado con vigor el clásico proyecto norteamericano de ejercer dominio sobre importantes áreas ricas en recursos naturales. El mejor ejemplo es la guerra en Irak, que ha reconfigurado el escenario geopolítico del mundo, alterando las relaciones entre EE.UU., Europa y el Medio Oriente. Según muchos entendidos, esta guerra ha puesto en evidencia que el nuevo eje central de la competencia mundial es el centro-sur de Eurasia.

Pese al esfuerzo desplegado para la implantación de una nueva concepción política internacional de responsabilidad plena e individual de cada país por sus actos y decisiones, EE.UU. se enfrenta a nacientes poderes que podrían complicar su papel hegemónico. Esta situación concuerda con el pensamiento de quienes afirman que el mundo unipolar de fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, con EE.UU. como hegemón, se encuentra en camino de terminar: "*La economía creciente puede trasladarse igualmente a la geopolítica. China e India juegan asertivamente sus intereses en el Medio Oriente y África, y es muy probable que el ejército chino desafíe el dominio de los Estados Unidos en el Pacífico*"[11].

Si esto es así, seremos entonces testigos del inicio de un nuevo ciclo, de una nueva lucha entre los Estados más poderosos por ocupar el trono mundial o, en su defecto, por lograr una posición importante en el contexto del poder internacional, que les brinde fundadas expectativas en demanda de tal objetivo.

Dados los acontecimientos de los últimos años, creemos no equivocarnos en afirmar que el escenario de las relaciones políticas entre los Estados durante el presente siglo presentará la siguiente serie de condicionantes, en curso o por venir.

- Unipolaridad militar, con los Estados Unidos como potencia hegemónica.
- Multipolaridad económica y tecnológica, con EE.UU., la UE y el bloque asiático como principales representantes.
- Debilitamiento de organismos supranacionales, supuestos custodios de la paz.
- Globalización, con riesgo de intensificar diferencias entre países ricos y pobres.
- Búsqueda de mayor espacio y peso políticos por parte de Rusia, China e India.
- Conocimiento y tecnología como protagonistas principales del desarrollo, con riesgo de deshumanización.
- Nuevas formas de conflicto por razones religiosas, raciales o culturales
- Crecimiento y diversificación del crimen organizado.

11 Pete Engardio, *Chindia*, MacGraw Hill, 2008, p. 18

- Multiplicación y mayor injerencia de Organizaciones No Gubernamentales en asuntos de Estado como nuevos contendores por espacios políticos, con riesgo de imposición de derechos individuales frente a la sociedad en su conjunto.
- Alteraciones del ambiente natural del planeta por el cambio climático.

Estos condicionantes globales sin duda tendrán determinado impacto en cada país de América del Sur al ejercer sus influencias geopolíticas en los ambitos nacional y regional. Pero existen otros factores importantes para las relaciones entre países sudamericanos, como:

- Reducción de la prioridad de la región en el interés de las potencias
- Esfuerzos principalmente individuales por integrar el mundo globalizado
- Incremento de gobiernos de corte socialista
- Mantenimiento de recelos fronterizos
- Brasil como potencia media dominante
- Presencia de potenciales fuentes de conflictos regionales
- Amenaza creciente del narcotráfico
- Sustantivo incremento de la presencia política y económica del Perú.

Reflexión

La competencia geopolítica o, lo que es lo mismo, la contienda por poseer y controlar territorios, recursos naturales y posiciones geográficas importantes, ha sido motor en la política mundial para acuerdos y desacuerdos entre Estados durante toda la historia de la humanidad. Quizá en esta verdad encontremos la respuesta a esa tan difundida pregunta: "*¿para qué se arman los... países?*".

Hoy es una realidad que la geopolítica se ha reinventado, logrando su mejor nivel en los países de cultura política desarrollada, que buscan alcanzar óptimos niveles de vida para sus pueblos, y dirimir sus pretensiones con otros Estados. Por ello, en esta nueva era, cuando el conocimiento se lanza mayormente al dominio de la naturaleza, la supervivencia del planeta dependerá del oportuno, equitativo y pacífico establecimiento de una agenda geopolítica mundial, a la cual nuestro país no será ajeno por una sencilla razón: ¡no puede serlo!

En consecuencia, debemos recapacitar en nuestro pasado y en lo que queremos para el futuro, y reevaluar seriamente nuestra posición como Estado frente a la geopolítica. Esa probada ciencia, cada día más vigente, cada día más utilizada, que ha demostrado constituir una útil herramienta en el complejo mundo del análisis, decisión y accionar de los pueblos.

Intentos los hay. Pero es necesario institucionalizarlos para evitar repetir errores de los que hasta el día de hoy nos arrepentimos y para crear las condiciones de Seguridad que nos exige el Desarrollo que hoy disfrutamos. Nuestra clase intelectual, nuestra clase dirigente y nuestras Fuerzas Armadas deberían desarrollar en conjunto un propio pensamiento geopolítico –y por qué no una escuela geopolítica–, que obligue al planeamiento a largo plazo, a la previsión y a la acción decidida y coordinada en demanda del cumplimento de nuestros Objetivos Nacionales. ¡Salvo mejor parecer!

Recordando al maestro con cariño C. de C. (EF) Raúl Pardón García

Capitán de Navío (r)
Jorge F. Portela Roca

Un diario importante capitalino, *El Comercio* del 31 de octubre, en la primera página, señala la profunda crisis del deporte que se hace más evidente tras los últimos Juegos Olímpicos de Beijing 2008.

El Comercio trae a la memoria el récord nacional de los 100 metros planos al registrar 10 s 2 c. Fue el 4 de octubre del año 1969, hace 39 años, en Quito. Mala gestión pública y un presupuesto recortado han conducido a esta situación.

El deporte peruano, el atletismo en particular, está atrapado en el tiempo hace casi 40 años; tres de los principales récords en atletismo: 100, 200 y 400 metros planos no han sido superados. Fernando Acevedo, el hombre de aquellas marcas, repitió que no está orgulloso con esta dramática situación. Hoy como preparador de nuevos atletas, Acevedo busca una explicación al desfase deportivo en el país y propone un proceso de formación con la mira en los próximos diez años. El hecho que nadie supere sus récords demuestra que no hemos avanzado, dice la "Saeta de ébano". Sin un presupuesto óptimo y sin planes serios para los deportistas con proyección de alto rendimiento es difícil pensar que esta historia cambie.

¿Educación Física?

El curso de Educación Física en los colegios y en la U.N.M.S.M. proporcionaron un gran semillero deportivo en décadas pasadas. Otra gran fuente de atletas fue la Escuela Naval del Perú.

Otro aspecto importante es la competencia interna, tal como se celebraba



Preparando a los atletas para entrar en competencia

en la Escuela Naval del Perú y en las Olimpiadas Inter Escuelas Militares. A diferencia de otros países donde los deportistas mejoran constantemente sus marcas (porque siempre hay otro detrás que busca ese puesto), el atleta peruano carece de competencia. Por eso muchos se conforman con ir a los Juegos. Por ello desde hace cuarenta años Fernando Acevedo sigue siendo el hombre más rápido del Perú.

En setiembre del presente año se realizó el campeonato sudamericano de atletismo, categoría Sub 23, al que el autor de esta nota tuvo ocasión de atender en el campo de la Videna, donde el Perú obtuvo cuatro medallas de oro, plata y bronce. Esto hizo la cosecha nacional en competencia con Brasil, Colombia, Chile y Ecuador.

Dentro de esto contexto cabe reflexionar: ¿Cómo se puede dejar de enseñar este curso, desde el año de 1985 que se retiró del currículo escolar? Pues bien, de las canteras de la Escuela Nacional de Educación Física de Arequipa y de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos surgió el recordado Maestro Raúl Pardón García quien nació en Arequipa el 24 de mayo de 1911. Hizo sus estudios en la Escuela nacional de Educación Física de Arequipa en 1940. Profesor en Educación Física en la Escuela Naval del Perú como empleado civil en 1941. De instructor de Cultura Física cambió de situación a la de Teniente Primero Asimilado en 1945, Profesor de Educación Física y Kinesiólogo en la Escuela Naval del Perú. Delegado de la Marina a la Federación Deportiva Militar en 1951. Director Técnico del Seleccionado de la Fuerza Armada de Cadetes al torneo Sudamericano de Atletismo en 1959. Delegado de la Escuela Naval ante la Federación Deportiva Militar en 1960. Profesor de Educación Física (en situación de auxiliar) en la ENP como personal civil contratado en 1963. Jefe de equipo de la Federación Peruana de Remo amateur en 1972. Profesor de Educación Física en 1982 en la Escuela Naval del Perú. Por sus grandes méritos obtuvo la Condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval.

Falleció el 15 de Agosto de 1994, causando mucho dolor entre sus familiares y deportistas que lo conocieron.

Dado que recibí las enseñanzas impartidas por el mencionado Maestro cuyas instrucciones constribuyeron en gran medida en mi formación física y moral, es un motivo de gran satisfacción escribir estas palabras de recordación.

Raúl Pardón García, como preparador físico de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, tuvo una gran visión con el potencial de los jóvenes Cadetes Navales, elevándolos al ámbito nacional en base a los entrenamientos físicos rigurosos, sin tregua. Creando bases sólidas tanto físicas, técnicas y humanas. ¿Cómo no recordar las olimpiadas Inter escuelas militares de 1940?

En el Día del Recuerdo organizado por la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, versión XXIV del año 2006, fue muy grato tomar conocimiento que en la relación de homenajeados, se leyó el nombre del lamentablemente desaparecido Capitán de Corbeta (EF) Raúl Pardón García, dentro de la reunión de aquellos Cadetes Navales que celebraron 60 años de ingreso a la Escuela Naval del perú.

Pardón le dio gran impulso al atletismo nacional, se extraña el aporte de personas como ¡Raúl Pardón García!

Ahora que en setiembre del presente año se ha creado en el Congreso Nacional una Comisión que buscará canalizar el apoyo que puede brindar ese poder del Estado a las divisiones menores de voleibol, sería oportuno crear una Comisión de apoyo al atletismo. Sería el mejor homenaje a la memoria del Maestro Raúl Pardón García.

Cabe mencionar que el Centro Médico Naval del Callao, creó un área denominada "Complejo Deportivo Raúl Pardón García" para la práctica de varios deportes bajo su atenta mirada.

El autor expresa su reconocimiento a la Escuela Naval del Perú por el aporte de los datos biográficos de Raúl Pardón García.



Con la posta de 4 X 400 metros, ganadora en 1942



El Perú tiene un banco
El Banco de la Nación

Un Banco que piensa en el desarrollo y progreso de todos los peruanos, comprometido con el futuro y las necesidades de la población, utilizando un sistema de banca moderna e innovadora que le permite llegar a las regiones donde ningún otro banco lo hace.

Somos el banco de todos los peruanos, somos el Banco de la Nación.

El Banco de la Nación
43 años
1966 - 2009

Banco de la Nación

EL PERU AVANZA

multiRed

www.bn.com.pe

Generadores de ruido para la guerra antisubmarina

Teniente Primero
Pedro Iriarte Chávez

Los buques de superficie, ya sean con capacidad anti-submarina o no, deben dirigir sus esfuerzos hacia la disminución de su radio de indiscreción, es decir, deben reducir el nivel de ruidos irradiados en el agua. Deben igualmente evitar ser identificados por el análisis espectral que podría hacer el adversario de sus ruidos irradiados; es decir "hacer triviales" sus firmas acústicas. En forma más directa y agresiva, a los buques de superficie les faltan capacidades de presentar señuelos y efectuar perturbaciones.

En ese campo, demasiado tiempo descuidado, debemos realizar una acción concertada en disciplinas sumamente diversas en la arquitectura naval, formas y estructuras de casco, aparatos de maniobrabilidad; desafío de tal nivel que las simples soluciones clásicas no serán quizás suficientes y deberán realizarse innovaciones tecnológicas más actuales y reales.

El torpedo es la principal arma antisuperficie. De tal manera que las contramedidas deben ser destinadas a contrarrestar esta arma, especialmente en el momento que se encuentre en modo pasivo. Estas contramedidas crean una fuente de ruido más fuerte que la generada por las hélices del buque. De esta manera, el torpedo buscador pasivo es mantenido libre del buque y dirigido hacia el decoy (engaño). Existieron en nuestra Marina el MK-4 (FXR), MK-5 (HARP) y MK-6 (FANFARE). El último de los nombrados fue el más común.

Tácticamente para operar con un generador de ruido, el buque debe aproximarse al dato a una velocidad menor de 24 nudos para que no sufra algún daño. Asimismo, deberán ser lanzados con orden del OCT o cuando haya una acción inminente submarina (o ataque submarino). El tiempo ideal no deberá pasar de dos minutos entre que se

conoce la existencia de un submarino y el momento que esté operando en el agua.

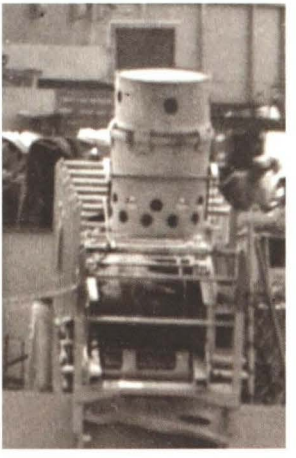
Si el buque no cuenta con generadores de ruido, o si estas contramedidas están inoperativas, hay varios generadores de ruido de emergencia que pueden ser usados para desviar al torpedo buscador pasivo. Puede dejarse caer una carga de profundidad o una granada hidrostática de mano, o como último recurso se podría disparar aun los cañones contra el agua.



AN-SLQ 25 *US. Navy*

Consideremos ahora los diferentes tipos de contramedidas de torpedos:

- T MK-4. También llamado FXR o FOXER, fue el generador de ruido mecánico de la Segunda Guerra Mundial. Tenía un peso de 60 a 90 libras de plomo y era remolcado por un cable de alambre de 3/16´´. El ruido era generado por dos roletes de acero de 30´´ colocados dentro de unos alojamientos de jebe, los cuales con la presión y flujo del agua hacían resonar juntos. El FXR era remolcado 200 yardas a popa y a velocidades arriba de 30 nudos sin peligro que se rompa el cable. Sus desventajas eran que no podía ser desconectado, generando ruido hasta cuando se cobraba. En la foto de la derecha se observa el dispositivo con los orificios del Foxer a bordo del USS "Inch" (DE-146). Operaba mínimo a 8 nudos, inclusive de esa manera los roletes se desgastaban rápidamente.



- T MK 5. Comúnmente llamado ARPA. Era similar al FXR. Tenía un peso de 120 lbs, 50 pulgadas de largo, se remolcaba a popa del buque, el ensamblado del generador de ruidos

estaba en la cola y era igual al del FXR, con dos barras de acero de 30".

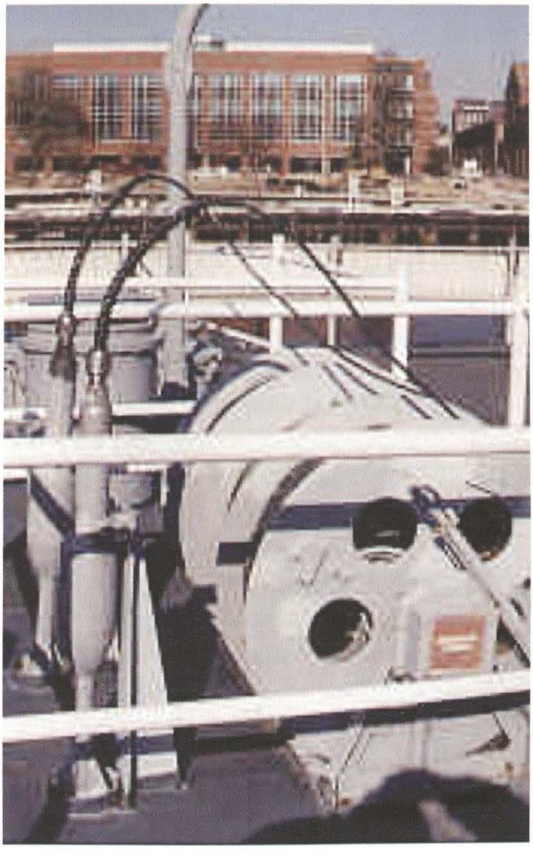
El Arpa tenía una gran ventaja sobre el FXR. Podía ser puesto en posición de funcionamiento o sin funcionar a cualquier velocidad entre 8 y 20 nudos. Esto significaba que se le podía tener arriado y en posición de listo, sin necesidad que funcionase y sin interferir con el equipo de sonar. En otras palabras, mediante una barra secundaria, en su posición apropiada evitaba el flujo de agua entre los roletes de acero de tal manera que no se generaba ruido. Para actuar al generador de ruidos, esta barra tenía que ser desembragada por otra unidad.

El Arpa era empleado soltándolo por la popa, se largaba cable hasta unos 550 pies en la posición OFF. El generador era activado al dejar salir los 50 pies de cable restante, esta acción de sacar el seguro, sacaba a las barras de su posición paralela y permitía que ellas vibrasen. Sin embargo el Arpa tenía algunas desventajas. Una era que el generador de ruidos no podía ser remolcado con seguridad por encima de los 24 nudos, aun si era desconectado. Otra, que el sistema de encendido-desconectado (ON-OFF) no era totalmente controlable. Las barras algunas veces se juntaban o se pegaban entre sí y el generador se silenciaba.

- T MK 6. Llamado "Fanfare". Este dispositivo es un poco diferente de las anteriores. Aproximadamente era remolcado a 600 yardas a popa. Para los propósitos de remolque, se requiere 800 pies de cable eléctrico blindado cubierto de nylon. El cable de nylon es a su vez recubierto con jebe para evitar que se dañe con el agua.

La operación es completamente eléctrica, accionado por un motor de 1/3 HP que rota a una velocidad de 7800 RPM. La potencia eléctrica se envía desde el buque a través del cable. Conforme el motor gira, unos roletes acanalados inciden contra el alojamiento del pescado produciendo un ruido alto. Este es controlado mediante el empleo de un panel de control ubicado en el sonar.

Sus ventajas sobre los anteriores son:



la habilidad de regular los voltajes y así los periodos de ruido y silencio, la intensidad del sonido generado por el generador puede ser regulado por un control de poder que controla el voltaje aplicado al motor, no blanquea la recepción en la pantalla del sonar como con los generadores de ruidos anteriores. Es puesto en el agua con seguridad si es que el buque no está procediendo a velocidad menor de 4 nudos o más de 27 nudos. La velocidad recomendable de arriado fluctúa de 5 a 20 nudos. En la fotografía de la derecha se observa el Fanfare en el winche eléctrico a popa del USS *Barry* (DD-933). En la actualidad aún existen buques con esta capacidad operacional.

- AN/SLQ-25 NIXIE. Forma parte del Surface Ship Torpedo Defense (SSTD), versión mejorada del Fanfare construido por Aerojet ElectroSystems desde 1960, es la contramedida ("Softkill") anti-torpedo más usada actualmente. Posee transmisión por cable coaxial y fibra óptica, lo que permite una menor pérdida de la señal. Su modo de operar consiste en recibir la frecuencia del sonido del torpedo en ataque, la amplifica 2 a 3 veces, y la envía nuevamente al sensor simulando frecuencias superiores de ruido que las hélices o máquinas del buque, para captar la atención del torpedo en vez del buque blanco. Usualmente es utilizado en pares o separadamente. Tiene dos versiones (SLQ-25A y SLQ-25B). El SLQ-25B en adición a las capacidades deceptivas cuenta con un display con información de fibra óptica, alarma de torpedo y un pequeño arreglo de sonar. Esta fibra óptica debe ser empleada con mucho cuidado debido a la fragilidad que representa en la maniobra del winche en el arriado, izado y remolque. Se recomienda operar con no más de 15 nudos de velocidad.

Este dispositivo es utilizado en la



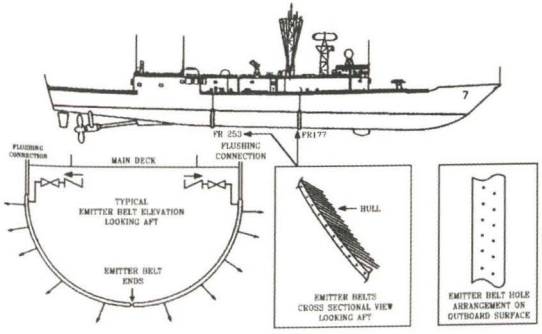
mayoría de buques aliados como los del tipo Asagiri, Atago, CG 47 (VLS), CG 47 Ticonderoga, CVN 68 Nimitz, DD 963 Spruance, DDG 51 Flight I, DDG 51 Flight II, DDG 51 Flight IIA, DDG 993 Kidd, Durand de la Penne, F100 Alvaro de Bazan, F70 AA, F70 , SM, FF 1052 Knox, FFG 7 Oliver Hazard Perry, Garibaldi, Halifax, Hobart, Iroquois, Jacob Van Heemskerck, Karel Doorman, KDX-I, Kongo, Kortenaer, LHA 1 Tarawa, LHD 1 Wasp, LPD 17 San Antonio, LPD 4 Austin, LSD 41 Hidbey Island, LSD 49 Harpers Ferry, Maestrale, MEKO 200, Minerva, Murasame, Principe de Asturias, Suffren, Takanami, Ulsan y Vittorio Veneto. En Canadá existe un dispositivo muy

similar denominado "CAT" (Counter-Acoustic Torpedo). En la imagen de la izquierda se observa el Nixie a bordo del USS "Iowa" (BB-61) en la cubierta de popa.

El costo aproximado del modelo SLQ-A es de USD$ 1 millón y el SLQ-B es de USD$ 6 millones aproximadamente según fuentes de información abiertas.

Por otro lado, este dispositivo de contramedidas antisubmarina es empleado con el denominado "Prairie Masker", el cual es un dispositivo situado a lo largo del casco de los buques antisubmarinos que produce micro-burbujas a gran presión, con lo que enmascaran el paso del barco y lo confunde con los ruidos propios de la mar; de esta manera disminuye la probabilidad de impacto del torpedo.

En el gráfico se observa cómo va colocado el sistema en la obra muerta.



MASKER AIR EMITTER BELTS

En resumen, estos dispositivos de contramedidas anti-submarinas simulan una señal de ruido a frecuencias similares que las hélices y máquinas de un buque, dificultando no tanto al submarino en la detección, sino al torpedo con homming acústico únicamente (excepto contra el MK-14, por ejemplo), permitiendo tener una contramedida antisubmarina efectiva ante un ataque inminente con torpedos, con poco costo, siendo probado en combate desde la Segunda Guerra Mundial. Actualmente Armadas como la canadiense, estadounidense, francesa e inclusive la chilena cuentan con este tipo de dispositivos que no representan un alto costo de inversión comparado con el alto valor militar que se puede ganar.

Nuestra Marina actualmente no cuenta con ningún dispositivo capaz de engañar al torpedo ante un eventual ataque, habiendo existido únicamente a bordo de los antiguos destructores holandeses clase "Friesland", que por su capacidad antisubmarina, contaban con fanfare en la cubierta de popa. Este dispositivo constituía una medida deceptiva y defensiva ante un probable ataque submarino en esa época. En el mundo actual, el AN-SLQ-25 Nixie es la contramedida de mayor significancia para los buques de superficie ante un torpedo, representando un costo asequible comparado con lo que sería la baja de un buque en un conflicto. Ahora bien, con los avances existentes y logros obtenidos en investigación y desarrollo de nuestra Marina, y después de leer este artículo, ¿se animaría en empezar el proyecto?

Bibliografía:

- http://www.de220.com
- http://www.fas.org
- http://www.janes.com
- http://www.deagel.com
- http://www.globalsecurity.org
- El Oficial Antisubmarino del Centro de Entrenamiento Naval (1967)
- Apuntes Guerra Anti-Submarina (1985)



TE OFRECEMOS EL PRÉSTAMO QUE NECESITAS

PRÉSTAMO FINMAR

El préstamo más conveniente para la familia naval

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Hasta 12 meses 13.5% TCEA* y 13 a 72 meses 16.0% TCEA*

SIN GASTOS, COMISIONES NI PORTES

(*) Tasa de costo efectivo anual vigencia de campaña hasta el 31 de marzo de 2009

Teléfonos de Contacto:

Oficina de Información Bazar Naval
Dirección de Bienestar de la Marina
Av. Venezuela s/n alt. cuadra 34 San Miguel
Cel. 99639-3681 RPM #999450
Cel. 99659-2125 RPM #999559

Base Naval del Callao - DIABASTE
Cel. 99663-3126 RPM #613741
Cel. 99038-4614 RPM #302359

Estación Naval La Perla
Cel. 99639-3957 RPM #999453

Base Naval de Ancón
Cel. 99639-4133 RPM #999458

Hospital Naval
Cel. 99639-4034 RPM #999457

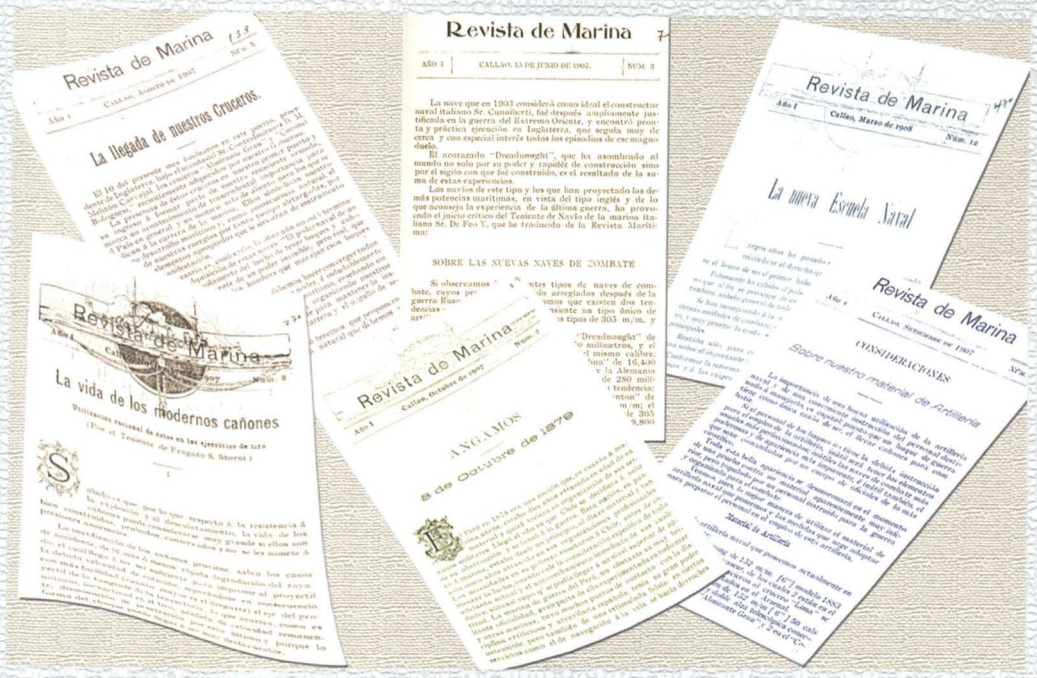
Agencia Arequipa
Cel. 956-2587 RPM #250362

Iquitos
Cel. 6596-38456 RPM #301113

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

por ejemplo, el 15/01/2009 se desembolsa un préstamo por convenio Finmar Promocional de S/. 10,000 a 72 meses, a una TCEA de 16%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota la planilla del mes de febrero y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/03/2009, siendo su cuota de S/. 213.81 (para la primera cuota: pital S/. 18.15 Interés S/. 195.66). 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, e para la cuota de S/. 213.81, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio sería de S/.2.66 y moratorio de S/. 3.27 , aumentando la cuota a S/. 219.74, estas Tasas cobrarán a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. *TCEA: Tasa de Costo Efectiva Anual en base año de 360 días. **Para préstamos hasta 30,000. ***Sujeto a evaluación crediticia. Se aplica el 0.06% por concepto de ITF a cada transacción realizada. Tasas sujetas a evaluación crediticia. Para mayor información sobre tasas de interés, comisiones y gastos puedes consultar en el tarifario en la plataforma de atención al cliente, en nuestra página Web o a la línea gratuita 0-800-00222. La difusión información se realiza de conformidad con la Ley N° 25857. Resolución SBS N° 1765-2005.



Sucedió hace un siglo

Teniente Primero
Jessica Alvarado Chávez

Crónica extranjera

Estados Unidos

Buques de instrucción. Los Estados Unidos cuentan con cuatro buques de instrucción, todos ellos de vela que se llaman *Boxer*, *Camberland*, *Intrepid* y *Severn*, todos ellos de construcción moderna. El primero es un pequeño bergantín de 38 metros de eslora y 346 toneladas de desplazamiento, que actualmente se encuentra estacionado en Newport. El *Camberland* y el *Intrepid* son gemelos, tienen 64 metros de eslora, 1800 toneladas, con aparejo de barca y 336 personas de tripulación, entre oficiales y marineros.

El *Severn* tiene casco de acero con forro de madera, el cual, a su vez, está forrado en cobre. Su construcción data de 1899 y ahora sirve como buque-escuela de los cadetes de Annapolis en donde está de estación, su desplazamiento es de 1175 toneladas, el casco resulta muy fino y se le conceptúa de muy buena marcha, pues llega a las 12 millas con vientos regulares y desahogados.

El aparejo es de fragata y su artillería se compone de 6 cañones de 100 m/m T.

4 de 6 libras, 2 de una libra y otros dos de igual sistema de 6 m/m.

Años pasados se creía aun en los Estados que los cadetes de marina debían recibir su instrucción práctica de mar en buque de vela, para lo cual hacían largos viajes. Actualmente (hace un siglo) en razón de los cambios enormes que se han verificado en modo de ser de los buques, ya que las máquinas han sustituido por completo a todo lo antiguo, se ha transformado

De este modo los alumnos se van informando de lo que son en realidad los buques de guerra, y por lo que toca a su instrucción marinera, les basta con lo que aprenden en los cruceros semanales en Chesapeack. Contribuyendo, por otra parte, a darles un conveniente descanso a sus faenas intelectuales.

Francia

Proyectiles de la marina. El Almirante de la escuadra francesa del Mediterráneo ha declarado obligatorio el uso de granadas semi-perforantes desde el comienzo de una acción naval. Esta medida ha sido tomada después de una serie de experimentos llevados a cabo en la flota con varios tipos de proyectiles en uso en la marina. La mayor parte de los comandantes tienen más confianza con los resultados obtenidos con los proyectiles semiperforantes. Dicen ellos que estos últimos hacen unos agujeros que pueden taparse y que no siempre explotan en el momento del choque debido a la acción retardada de la espoleta. Se han dado pasos para proveer a los buques de ganadas que contengan una carga de melinita más pesada que aquella que hasta ahora han llevado las granadas semi-perforantes. Las nuevas granadas son de ojiva "alourdis", más pesadas, en un tercio de peso de los proyectiles sustituidos. El mayor peso se obtiene alargando la granada, lo que tiene sus inconvenientes, pues hace más frágiles las balas y aumenta el ángulo formado por el eje de la bala con la trayectoria.

Inglaterra

Colisión. En la tarde del 25 de Abril durante una tempestad de nieve, ocurrió una colisión cerca de Jarmouth Isla de Wight entre el transatlántico americano *St. Paul* que acababa de salir de Southampton y el crucero *Gladiator* en viaje de Portland a Porthsmouth. El *Gladiator* recibió el choque al medio, por la banda de estribor hundiéndose inmediatamente, pudiendo el *St. Paul* llegar a Southampton y entrar a dique.

Los daños sobré la línea de flotación del transatlántico eran comparativamente pequeños, pero a medida que se fue secando el dique aparecieron las averías en toda su magnitud.

La roda estaba completamente cortada y una plancha de la cubierta proyectriz del *Gladiator* había hecho un hondo corte en la obra viva paralelamente a la línea de flotación, permaneciendo incrustada allí. A babor la plancha de un mamparon del *Gladiator* estaba firmemente incrustada y al juzgar por las señales que se han examinado, el *St. Paul* debe haber penetrado en el *Gladiator* hasta cerca de la mitad de su manga.

El *St. Paul* fue construído en Filadelfia, U.S.A., en 1895 por la casa Cramps y

es de 16 000 toneladas de desplazamiento, el *Gladiator* era un crucero de 2ª clase de 5 750 toneladas, 320 pies de eslora, 58 de manga y 21 de puntal.

Brasil

Se continúa lentamente en Inglaterra la construcción del acorazado *San Pablo* a consecuencias de que todo el trabajo lo absorbe el acorazado británico *Vanguard*, de manera que no será lanzado al agua sino después de este.

Tanto el *San Pablo* como su gemelo, que se construye en los astilleros de Elaswick, despiertan interés pues hay curiosidad por saber cuál será el destino final de estos acorazados. Se afirma que no le convendría a Inglaterra, porque su construcción no se ajusta a las reglas fijadas por el almirantazgo británico que a este respecto es muy exigente.

Crónica nacional

Viaje del Crucero *Almirante Grau* a San Francisco de California

El 20 de Marzo, zarpó el *Almirante Grau* con rumbo a Acapulco (México), puerto al que llegó sin novedad el 29 del mismo mes, a las 5 p.m. En ese lugar se encontraba la escuadrilla de torpederas norteamericanas que poco antes visitara el Callao.

El 2 de abril, y después de haber hecho provisión de carbón y víveres frescos, el *Grau* se hizo a la mar a las 9 y 30 a.m con rumbo a San Francisco de California, donde largó ancla el 12 de ese mes, en la mañana, permaneciendo fondeado en la rada hasta el 17, en que fue llevado, por remolcadores, al dique de Hundred Point donde se procedió a rascar y pintar los fondos y se recorrieron las diferentes tomas de agua, operaciones que duraron hasta el 21, fecha en que regresó a su fondeadero.

El 1º de mayo emprendió el *Grau* su viaje de regreso, fondeó en Acapulco el 5, volviendo a zarpar el 13, para fondear en el Callao, el 21 del mismo mes, a las 7 y 30 de la noche.

La velocidad económica con que ha realizado el viaje, tanto a la ida como al regreso, ha sido de 11 a 12 millas por hora, solo en la última travesía, de Acapulco al Callao, el 18 de mayo, y aprovechando un cambio de calderas, se navegó durante una hora, con ocho calderas alcanzando el buque una velocidad de 19'4 millas.

Las últimas regatas

El 26 de julio se efectuaron en la bahía unas grandes regatas organizadas por el entusiasta Club Unión conmemorando el 87º aniversario de la Independencia Nacional.

A las 3 y 30 p.m se efectuó la 1ª Regata entre chalupas de la Armada Nacional, distancia 2 millas; obtuvo la victoria la chalupa del transporte *Iquitos*.

La 2ª. Regata entre los Clubs Unión y Canottieri había despertado mucho entusiasmo, pues ambos Clubs tomaban parte por primera vez con embarcaciones iguales, obtuvo el triunfo con facilidad el antiguo Unión (distancia 2 millas).

La 3ra. Regata entre falúas de la Armada Nacional fue ganada por la falúa de la *Lima* entrando en segundo lugar la de

Iquitos (distancia 3 y ½ millas).

La última Regata era entre el Canottieri y el Unión, también obtuvo la victoria el Unión probando una vez más la superioridad de su boga y tripulaciones (distancia 1 milla).

La 2ª y 4ª Regata inter club despertó muchísimo entusiasmo, pues se cruzaron apuestas que pueden calcularse alrededor de S. 12.000 a S. 14.000.

Las tribunas del Club organizador y muchísimas embarcaciones como también la playa se encontraba repleta de espectadores.

Asistieron al local del Club Unión el señor General Ministro de Guerra y Marina y el diputado por el Callao y casi la totalidad de la oficialidad de la Armada, los que fueron atendidos por el Presidente y socios del Club.


Estamos de aniversario.
Vamos a celebrar!
145
AÑOS
AUTÉNTICA CERVEZA. AUTÉNTICA AMISTAD.
Pilsen
CALLAO
TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

Actualidad Naval Mundial

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

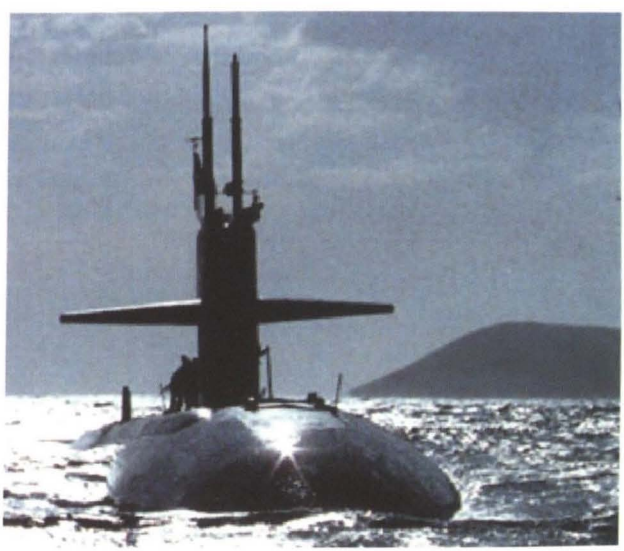
BRASIL

Odebrecht participará en la construcción de submarinos adquiridos a Francia

La empresa brasileña Odebrecht participará en la construcción, junto a DCNS, de los cinco submarinos franceses adquiridos por Brasil, bajo un acuerdo que incluye transferencia de tecnología.

Al mismo tiempo, la empresa deberá aportar asistencia técnica en el diseño y construcción de las partes no nucleares para un submarino de propulsión nuclear, además de su participación en la construcción de un astillero para el ensamblaje de los submarinos.

El contrato de los submarinos, valorizado en siete mil millones de euros, firmado en el mes de diciembre, forma parte de un plan de modernización de la flota naval brasileña y ha sido visto como punto crucial para la defensa que incluye las grandes reservas de petróleo en aguas profundas del mar territorial de Brasil.



COLOMBIA
Modernización de submarinos

Los astilleros alemanes HDW han firmado un contrato con el Ministerio de Defensa colombiano, para el suministro de dos paquetes de materiales para el mantenimiento y la modernización de los dos submarinos de la Armada. La empresa HDW construyó los dos submarinos en Kiel (1970) y desde entonces han sido objeto de dos programas de modernización en los astilleros alemanes. Este nuevo proyecto de modernización se llevará a cabo en Colombia por la empresa estatal de astilleros COTECMAR en Cartagena. El alcance de la entrega por HDW comprende además del material, el apoyo a COTECMAR con conocimientos y asesoramiento técnico. El astillero de Colombia tiene previsto concluir el proyecto antes de finales del 2011.



Se suman a proyecto de Patrullero de Zona Marítima Regional

Representantes de la Armada Nacional de Colombia confirmaron durante el desarrollo de EXPONAVAL 2008 en Valparaíso, Chile, que el gobierno de ese país ha autorizado el financiamiento para la construcción de dos patrulleros de alta mar bajo el diseño OPV-80 del constructor alemán FASSMER. De acuerdo a la información, el astillero naval COTECMAR ya suscribió un acuerdo con la firma germana, que proporcionará el diseño básico de ingeniería y el soporte técnico al proceso de construcción, que tendrá lugar en las instalaciones de COTECMAR en Cartagena de Indias.

Con la adopción del mismo diseño básico que está siendo empleado en la construcción de los PZM en Chile y de los Patrulleros Oceánicos Multipropósito (POM) en el astillero Río Santiago en Argentina, Colombia se está sumando al Proyecto del PZM Regional en Sudamérica. El primero de los dos patrulleros de alta mar construidos por COTECMAR será entregado el 2011, en tanto que la entrega de la segunda unidad tendrá lugar en el 2012.



COREA DEL SUR
Nuevo suministro de submarinos *Tipo 214*

Los astilleros alemanes HDW han firmado a finales del mes de diciembre, con la autoridad del DAPA (Defense Acquisition Program Administration), un contrato para el suministro de seis submarinos tipo 214 que serán construidos en Corea del Sur. Estos submarinos se suman a otros tres ordenados en el 2000. Los dos primeros fueron entregados a la Armada en el período 2007-2008, y el tercero se encuentra en fase final de construcción. Esta nueva serie de submarinos será similar a la anterior y estarán equipados también con un sistema de propulsión independiente del aire (celdas de combustible)

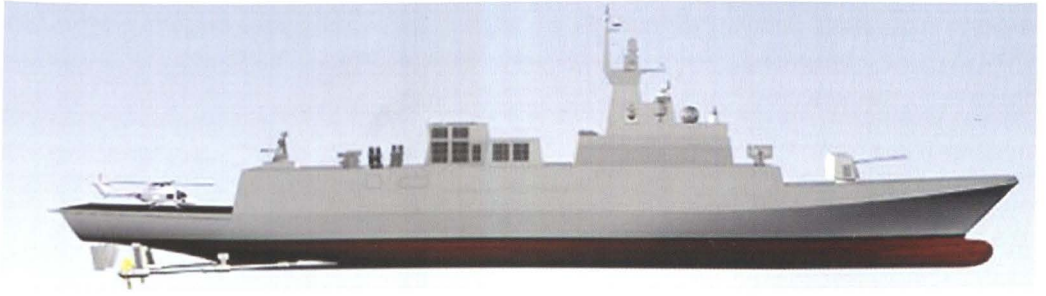


Contrato para la fabricación de Fragatas FFX

Los astilleros coreanos Hyundai Heavy Industries han ganado el contrato para la construcción de la primera fragata FFX para la Armada de Corea del Sur, que deberá de entrar en servicio en el 2011.

Las seis primeras fragatas FFX deberán estar fabricadas antes del 2015 y reemplazarán a las nueve fragatas clase Ulsan actualmente en servicio.

Se espera construir un total de 24 a 27 buques para el 2020, que permitan reemplazar también a las fragatas clase Donghae y a las corbetas clase Pohang. Las FFX desplazarán 3200 toneladas, contarán con un cañón de 127 mm, un lanzador RAM, sistema de defensa puntual Goalkeeper y un helicóptero ASW Lynx.



CHILE
Armada comprará segundo lote de SA-365F Dauphin II

La Armada de Chile estaría en avanzadas conversaciones para adquirir cuatro helicópteros Eurocopter/ Aerospatiale SA365 F Dauphin II de segunda mano, para complementar cuatro aparatos similares comprados y recibidos entre los años 2005 y 2006. El valor de la compra de esas cuatro aeronaves no está aún definido, pero se estima entre USD 35 y 40 millones de dólares. Los SA365F ex-irlandeses están especialmente configurados para tareas de control y rescate marítimo.

Los planes de la Armada chilena consideran la adquisición de entre 10 y 12 Dauphin II, con el fin de asignar aeronaves de este tipo a cada uno de los distritos navales, además de embarcarlos en los dos nuevos patrulleros de zona marítima (PZM) construidos por ASMAR bajo el proyecto Danubio IV. Los PZM cuentan con cubierta de vuelo y hangar.



Plan de renovación de aviones de ala fija

Respecto del material aeronaval de ala fija, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo Codina ha expresado que los planes están encauzados a reemplazar los antiguos P-3 Orión, Embraer P-111 y CASA C-212 mediante la incorporación de ocho nuevos aviones CASA C-295.

Explicó que el proyecto tendrá dos fases, y que en la primera de ellas el gobierno chileno ya ha financiado la compra de tres aeronaves equipadas con sensores, misiles anti-buque y torpedos antisubmarinos, que reemplazarán a los P-3 Orion de Exploración y ataque marítimo. Después vendrá una segunda fase, en la que se van a adquirir otros cinco aviones –incluyendo tres equipados para patrullaje marítimo y uno en configuración básica de carga- que reemplazarán a los restantes a más tardar en el año 2010.



Nuevos tanques ligeros para Infantería de Marina

El Almirante Codina también ha informado que se recibirán 14 tanques ligeros Scorpion, de construcción británica, adquiridos en España para el Cuerpo de Infantería de Marina de la Armada de Chile. Los blindados que hasta fecha reciente eran empleados por la Armada del Cuerpo de Infantería de Marina de España, se sumarán a un número similar de tanques Scorpion adquiridos en el Reino Unido entre los años 1994 y 1995.



CHINA
Lanza fragatas de la clase Jiangkai

EL astillero Huangpu lanzó para la Armada de Liberación Popular de China (PLAN) la tercera fragata de la clase tipo 054 Jiangkai, una versión modificada de la clase rusa conocida como tipo 054A.

La nueva fragata tiene mejores características que la anterior. Sus dos radares MINERAL-ME1 (activo) y MINERAL-ME2 (pasivo), proveen la designación de objetivos para el misil antibuque YJ-83 (Saccade). El ME1 trabaja en Banda I y está habilitado para búsqueda simultánea de 30 objetivos a más de 250 kilómetros, mientras que el ME2 puede localizar 50 objetivos trabajando cruzado con bandas I.G,E,F, y D hasta los 450 kilómetros y puede trabajar en soluciones de lanzamientos para 10 diferentes objetivos.



ECUADOR
Transferida segunda fragata adquirida en Chile

Con la transferencia de la ex *Almirante Lynch* –rebautizada *Comandante Morán Valverde* (FM-02)-, segunda de dos fragatas de la Clase Leander británica adquiridas en marzo pasado, la Marina del Ecuador está completando el Proyecto "Guayas" de modernización de sus unidades oceánicas. Las dos fragatas reemplazan dos naves más antiguas, del mismo diseño británico, compradas al Reino Unido a principios de la década de los años 90.



MALASIA
Primer submarino clase *Scorpene*

La Armada malaya recibió en la localidad francesa de Toulon el primer submarino de la clase Scorpene, desarrollado por Navantia y DCNS, de los dos adquiridos en junio del 2002. El submarino entregado ha sido bautizado como *Tunku Abdul Rahman,* y su puesta a flote se celebró en Cheburgo (Francia) en octubre del 2007.

Se trata de un acontecimiento importante para la RMN (Royal Malasian Navy) al haberse desarrollado con éxito las pruebas realizadas sobre las capacidades operacionales y del sistema de combate del submarino. Estos tests incluyeron lanzamientos de torpedos pesados Black Shark y misiles.

Está previsto que el *Tunku Abdul Rahman* llegue al país malayo en el segundo semestre de este año. El segundo de la serie, el *Tun Razak*, cuya puesta a flote fue celebrada en Cartagena en octubre del 2008, se entregará a finales de este año.



RUSIA
Continúa construcción de submarinos convencionales

El *Sebastopol* será el tercer submarino del proyecto 677 que la oficina de diseño "Rubín" construye para la Marina rusa. Actualmente se vienen construyendo dos submarinos: el *Kronstadt*, que empezó en el verano del 2005 y el *Petrozavodsk* cuya construcción comenzó a inicios del 2008. El submarino *San Petersburgo*, otro submarino convencional, actualmente se encuentra en pruebas en el Mar Báltico. El *Kronstadt* se incorporará a la Marina a finales del 2009 y el *Sebastopol* en el 2010.

Los submarinos de esta clase pasarán a constituir el grueso de la flota de submarinos no atómicos de Rusia, caracterizándose por su elevado poder de combate, gran autonomía y bajo nivel de ruido. Estos submarinos desplazan 1765 toneladas en superficie y 2650 en inmersión. Están dotados de seis tubos lanzatorpedos con capacidad para transportar 18 torpedos, misiles de crucero y minas.



Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

SIMA-PERU S.A. recertificó en ISO 9001:2000

A 163 años del inicio de las Reparaciones y construcciones navales en el Perú y con 58 años de actividad empresarial, SIMA-PERU S.A. (Servicios Industriales de la Marina S.A.), se ha constituido en una de las organizaciones más importantes del país dada su valiosa contribución al desarrollo y defensa nacional.

Durante las actividades de la Semana de la Calidad 2009 recibió de la Sociedad Nacional de Industrias y de su Comité de Gestión de la Calidad el reconocimiento por haber recertificado por cuarta vez consecutiva su Sistema de Gestión de la Calidad, bajo los estándares de la Norma ISO 9001:2000, cumpliendo 10 años con esta certificación y manteniendo el puesto 17 en el Perú en haber optado por esta norma de gestión

Este reconocimiento es otorgado anualmente a las empresas que en el periodo han logrado certificar sus sistemas de calidad y en el presente año se ha distinguido también a las empresas que han logrado obtener más de dos certificaciones.

La distinción otorgada a SIMA-PERU S.A. involucra la recertificación de la Dirección Ejecutiva y nuestros Centros de Operación SIMA-CALLAO y SIMA-CHIMBOTE, ampliando esta vez el alcance al Centro de Operación SIMA-IQUITOS; esto incluye todos los procesos identificados y que soportan a sus líneas de negocio reparaciones navales, construcciones navales, fabricación de estructuras metal mecánicas, investigación, desarrollo, fabricación, instalación, modernización, mantenimiento y reparación de sistemas de armas y electrónica.

El SIMA-PERU actualmente se encuentra trabajando para lograr la certificación ISO 14001:2005 Gestión Ambiental y OHSAS 18001:2007 Gestión de la Seguridad y Salud Ocupacional, teniendo como objetivo para el próximo año certificar en la norma Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), ISO 27001:2005 Gestión de la Seguridad de la Información y optar por la norma ISO 25001:2005 Responsabilidad Social.



El Director Ejecutivo del los Servicios Industriales de la Marina, Contralmirante Jasón Saavedra Paredes, fue el encargado de recibir la recertificación ISO 9001:2000

Marina de Guerra del Perú conmemoró 187° aniversario de creación y 129° aniversario del Combate de Angamos

En la histórica Plaza Grau del Callao, en la mañana del 8 de octubre, con la asistencia del Presidente de la Republica, Alan García Pérez, se inició el acto central de la conmemoración del 187° aniversario de Marina de Guerra del Perú y el 129° aniversario del Combate de Angamos.

El acto contó con la presencia del titular de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza y los integrantes del Gabinete Ministerial, así como del primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri Rojas, el Presidente del Congreso, Javier Velásquez Quesquén, entre otras altas autoridades civiles.

Asistieron también el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Aste Daffós, y los comandantes generales del Ejército, Edwin Donayre Gotzch; de la Fuerza Aérea, Pedro Minaya Torres y de la Marina, Carlos Gamarra Elías.

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 representativas del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales.

Cuando los relojes del Perú marcaban las 9:50 de la mañana, se guardó un minuto de silencio en memoria del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, quien precisamente a esa hora, el 8 de octubre de 1879, perdió la vida defendiendo a la patria.

En esta oportunidad, se contó con la participación de una delegación de cadetes de la Escuela Naval "Almirante Padilla" de la República de Colombia, la que estuvo conformada por un grupo de Gaiteros que presentaron el homenaje del pueblo de Colombia al Almirante Grau mediante el toque del minuto de silencio.

Como se recuerda, el Almirante Grau se inmoló en defensa de la bandera peruana 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 la plaza Grau del Callao se rindió homenaje al Caballero de los Mares y se conmemoró el 187 aniversario de fundación de la Marina de Guerra del Perú

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías pronunció la proclama dirigida al personal naval, en la que resaltó que la Marina ha cumplido misiones y desempeñado roles claramente definidos, tomando forma y carácter como Institución a través de diversas acciones derivadas del proceso del Perú en su consolidación como estado; actuando siempre en resguardo y defensa de la integridad de los territorios con que surgimos a la vida independiente.

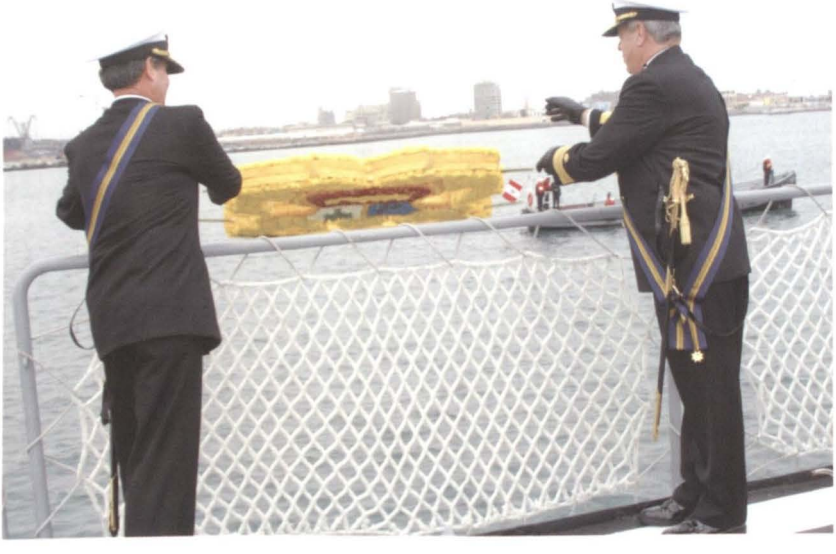
Por su parte, el Presidente de la República, Alan García Pérez, destacó la grandeza moral del héroe de Angamos, a quien recordó también como padre ejemplar y respetuoso de los derechos humanos. "Su vida es la mejor educación que pueden recibir nuestros hijos", agregó.

A continuación, el batallón de la compañía Juan Fanning de Infantería de Marina realizó una serie de demostraciones sincronizadas para el deleite de las autoridades, invitados y demás asistentes al homenaje.

Finalmente se realizó el desfile de los diferentes destacamentos navales. El que se inició con el suave sonido de las gaitas de los miembros de la Escuela de Oficiales Navales de Colombia, que marcharon entonando nuestro Himno Nacional.

Junto con destacamentos de la Marina, el Ejército, la Aviación y la Policía Nacional, desfiló también la "Brigada Azul y Oro", integrada por oficiales, suboficiales y grumetes con impedimentos físicos ocasionados durante sus labores de defensa y pacificación nacional.

Al término de la ceremonia el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Comandante General de la Marina, abordaron la fragata misilera BAP *Palacios* (FM-56), desde cuya cubierta lanzaron al mar una simbólica ofrenda floral en homenaje al héroe de Angamos.



El Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Comandante General de la Marina, lanzaron una ofrenda floral al mar en homenaje al Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario

En la Academia Naval de los Estados Unidos de América se develó busto del Gran Almirante del Perú

El 8 de octubre, en una memorable ceremonia, la Marina de Guerra del Perú hizo entrega del busto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, a la Academia Naval de los Estados Unidos de América en Annapolis.

El acto contó con la presencia del Embajador del Perú en los Estados Unidos de América, Felipe Ortiz de Zevallos; el Consejero para Asuntos de Mantenimiento de Paz en la Representación Permanente del Perú en la Organización de las Naciones Unidas, Vicealmirante Luis Ramos Ormeño; el Cónsul General del Perú en Washington, Ministro Fernando Quirós Campos; el Agregado de Defensa y Naval del Perú, Contralmirante Jorge Moscoso Flores, el Comandante del Regimiento de Cadetes de la Academia Naval, Capitán de Navío Matthew L. Klunder, oficiales de dotación, cadetes navales, entre otros.

Durante los discursos de orden, el Embajador y el Agregado de Defensa y Naval del Perú coincidieron en resaltar la ilustre figura del Gran Almirante del Perú, su relevancia en la historia, su ejemplo y la admiración de todo un pueblo, que lo llevó a ser considerado el Peruano del Milenio.

El representante de la Academia Naval de los Estados Unidos agradeció el gesto de la Marina de Guerra del Perú, recordando la importante presencia de cadetes navales peruanos en este centro de formación desde 1942, manifestando que la presencia del Almirante Miguel Grau en la Academia Naval de Annapolis será para toda la vida.

La develación del busto del Caballero de los Mares estuvo a cargo del Embajador del Perú, Felipe Ortiz de Zevallos y del Comandante del Regimiento de Cadetes de la Academia Naval, Capitán de Navío Matthew L. Klunder.

Bajo el busto del Gran Almirante Grau, en una placa se pueden leer las célebres palabras del ex presidente de los EE. UU., Theodore Roosevelt en 1913: "El más famoso y recordado buque de guerra que alguna vez existió y en el cual los más grandes actos de heroísmo nunca vistos en un buque de guerra o en una Nación del mundo fueron llevados a cabo...".



En presencia de autoridades diplomáticas del Perú y Estados Unidos se develó el busto al Gran Almirante Miguel Grau en la Academia Naval de los EE.UU. en Annapolis

Autoridades navales de la Armada de Brasil realizan visita profesional y protocolar en nuestro país

El Sub Jefe de Inteligencia Operacional del Comando de Operaciones Navales de la Marina de Brasil, Contralmirante Carlos Augusto De Moura Resende y el analista de inteligencia de países del Arco Andino, capitán de Navío (FN-RM1) Jeferson Barbosa Ramos, del 13 al 17 de octubre, realizaron una vista oficial a nuestro país, con el fin de intercambiar experiencias profesionales e incrementar los lazos de amistad y camaradería entre ambas armadas.

A su llegada, presentaron su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor de la Marina, Vicealmirante Rolando Navarrete Salomón y al Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, con quienes intercambiaron presentes recordatorios.

Posteriormente, visitaron la Fuerza de Submarinos, la fragata misilera B.A.P. *Aguirre*, la corbeta misilera B.A.P. *Larrea* y el buque insignia, B.A.P. *Almirante Grau*.

Los oficiales visitante tuvieron una grata experiencia de navegación a bordo de la fragata misilera BAP *Carvajal*, donde estuvieron acompañados por el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado y el Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue.

Culminaron sus actividades protocolares con una visita y exposición en la Dirección de Inteligencia de la Marina.



El Sub Jefe de Inteligencia Operacional del Comando de Operaciones Navales de la Marina de Brasil, Contralmirante Carlos Augusto De Moura Resende, y el analista de inteligencia del Arco Andino, capitán de Navío Jeferson Barbosa Ramos, durante su visita recorrieron unidades y diferentes dependencias de la Marina de Guerra

Dirección de Hidrografía y Navegación participa en Ejercicio de Comunicación que pondrá a prueba Sistema de Alerta para Tsunami

Teniendo como objetivo evaluar el nivel de eficacia del Sistema de Alerta de Tsunamis en el ámbito internacional, ante la posible ocurrencia de un evento de este tipo en el Océano Pacífico, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), realizó del 28 al 30 de octubre, el Ejercicio de Comunicación Internacional en caso de tsunami denominado "Exercise Pacific Wave 08".

Este ejercicio simuló un tsunami destructivo a lo largo del Pacífico producido por un sismo hipotético de 9.2° en la escala de Richter, que se generó en el fondo oceánico en las cercanías de Japón, ante lo cual se emitió la Alerta correspondiente a la espera de las respuestas a los mensajes y boletines del Sistema Internacional de Alerta del Pacífico.

Este evento es el segundo que se realiza en los últimos años, el primero tuvo lugar en mayo del año 2006, que tuvo similar propósito en comprobar la vigencia de las líneas de comunicación operativas así como evaluar los procedimientos de alerta de tsunamis y atención de las alertas en cada uno de los países participantes.

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como organismo responsable del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis, asumió el Punto Focal Nacional para el desarrollo del presente evento, el que fue coordinado con el Instituto Nacional de Defensa Civil, la Empresa Nacional de Puertos, la Autoridad Marítima Nacional, la Autoridad Portuaria Nacional y el Gobierno Regional del Callao, con el fin de que se ejecute a través de este ejercicio una prueba del Sistema de Alerta Nacional, lo que permitió evaluar los actuales estándares de respuesta ante un suceso de este tipo, buscando a su vez fortalecer las capacidades necesarias para enfrentar una situación de peligro en nuestras costas.



Ejercicio de Comunicación Internacional en caso de Tsunami denominado "Exercise Pacific Wave 08" tuvo como objetivo evaluar el nivel de eficacia de los procedimientos de alerta de tsunamis.

Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile visitó el Perú

El Comandante en Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile, Contralmirante Federico Niemann Figari, arribó a nuestro país en visita oficial, con la finalidad de incrementar los lazos de profesionalismo, amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas armadas.



El Comandante en Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile, Contralmirante Federico Niemann Figari, visitó nuestro país y compartió con sus homólogos peruanos.

Desde el 26 de octubre, fecha de su arribo, la alta autoridad naval chilena desarrolló actividades que lo llevaron a conocer de cerca la labor de la Marina de Guerra, entre ellas destacan la presentación de su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Rolando Navarrete Salomón y al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo.

Posteriormente, realizó una visita de trabajo a la Fuerza de Superficie, donde fue recibido por su comandante, el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado. Seguidamente, se trasladó al buque insignia B.A.P. *Almirante Grau*, recibiendo la bienvenida por parte de su comandante, el Capitán de Navío Percy Zuazo del Águila.

Finalmente, visitó la Escuela de Submarinos, los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Director del Arsenal de Marina de Río de Janeiro arribó a nuestro país en visita oficial

Del primero al ocho de noviembre, el Director del Arsenal de Marina de Río de Janeiro, Vicealmirante César Pinto Correa arribó al Perú en visita oficial para conocer las capacidades de los Centros de Operación de los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA-Perú S.A.) e iniciar conversaciones de índole comercial vinculadas a la industria naval.

La autoridad naval brasilera presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, al Sub – Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Fernando Palomino Milla y al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, con quienes

intercambió presentes recordatorios.

Continuando con su programa de actividades, visitó las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, acompañado por su Director, el Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, donde tuvo la oportunidad de conocer la cripta del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, y la galería de héroes notables, donde se encuentra el busto al patrono de la Marina de Brasil, Almirante Joaquim Marques de Lisboa.

El 4 de noviembre recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina S.A., acompañado de su Director Ejecutivo, el Contralmirante Jasón Saavedra Paredes. Durante su estancia en esta dependencia naval recibió una exposición en la que se le mostró el trabajo que se realiza en SIMA- PERU. Finalmente, visitó el Astillero SIMA – Callao y el Servicio de Armas Electrónicas.

Como parte de las actividades programadas en durante su visita al Perú, el 5 de noviembre, el Vicealmirante Cesar Pinto Correa realizó una visita oficial a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía en Iquitos, donde fue recibido por el Comandante de la Quinta Zona naval, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, y el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, Capitán de Navío Jorge Paz Acosta.

Durante su permanencia en esa ciudad, visitó el Buque Museo "América". Posteriormente, recorrieron las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina – Iquitos, donde apreciaron la implementación de la cañonera fluvial *Clavero*. Asimismo, el Capitán de Navío Ernesto Colunge Pinto, Jefe del SIMA Iquitos, ofreció una exposición en la que dio a conocer las funciones, actividades y proyectos que se realizan, y su participación en el desarrollo de la región Loreto.

El 6 de noviembre se trasladaron a la Base Naval de Iquitos, en donde visitaron las instalaciones de la Escuela de Operaciones Ribereñas, donde recibieron una conferencia sobre las actividades que realiza la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, su área de responsabilidad, las diferentes actividades en zona de frontera, como combate de ilícitos, control fluvial, seguridad territorial, entre otros.

Finalmente, apreciaron una demostración de supervivencia en selva a cargo del personal de Batallón de Infantería de Selva Nro 1.



El Director de Arsenal de Marina de Río de Janeiro, Vicealmirante César Pinto Correa, visitó la Escuela Naval del Perú donde tuvo la oportunidad de conocer la cripta del Almirante Grau y la galería de los héroes notables, donde se encuentra el busto al patrono de la Marina de Brasil, Almirante Joaquim Marques de Lisboa

Marina de Guerra condecoró a tenor peruano Luis Alva

En una especial ceremonia realizada el 10 de noviembre en el salón Iquique de la Comandancia General de la Marina, se impuso la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, en el Grado de Gran Cruz Distintivo Blanco, al tenor Luís Ernesto Alva Talledo.



El Comandante General de la Marina condecorando al tenor peruano Luis Alva Talledo

Tras la lectura de la Resolución Suprema que otorga la condecoración al reconocido tenor por haber contribuido en forma excepcional a la Marina de Guerra del Perú, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, impuso la presea formulando votos "porque la lleve siempre con legítimo orgullo". Asimismo, expresó que esta distinción es un justo reconocimiento a su "gran talento como tenor y por su tesonera labor que desarrolla para impulsar el arte lírico en nuestro país", tal como el pueblo peruano lo reconoce en los diversos homenajes que le tributa en estas fechas, con ocasión de su larga y gran trayectoria artística internacional.

En la ceremonia de condecoración estuvieron presentes la esposa del tenor nacional y sus hijos, así como Almirantes, Oficiales Superiores, ex Ministros de Marina, ex Comandantes Generales de la Marina e invitados.

Cabe resaltar que el tenor Luís Alva ingresó a la Escuela Técnica de la Armada (hoy CITEN), y en 1941 a la Escuela Naval, ocupando el 5to. puesto en el proceso de admisión. Como Cadete integró el grupo de coro por tres años, retirándose luego para dedicarse al canto guiado por su maestra Rosa Mercedes Ayarza de Morales. Durante su carrera llegó a presentarse en los grandes escenarios de Milán, en las décadas de los años 50 y 60, etapa en que fue considerado el tenor lírico ligero más importante de su generación.

B.A.P. *Ferré* ¡Bravo Zulu!

Después de haber flameado durante 35 años el Pabellón Nacional por aguas nacionales e internacionales, el 25 de noviembre en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao, se llevó a cabo la Ceremonia de Arriado Definitivo del Pabellón del B.A.P. *Ferré* (DM-74), la cual fue presidida por el Ministro de Defen-

sa, Ántero Flores-Aráoz Esparza, quien estuvo acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías.

Durante la ceremonia se dio lectura al dispositivo legal de Baja del Servicio del BAP. *Ferré* y se efectuó el tradicional acto de arriado del Pabellón Nacional. A continuación el Ministro de Defensa pronunció un breve discurso destacando la trayectoria de esta unidad naval, los gloriosos episodios y la actividad fructífera que ha tenido.

A su turno, el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, refirió que el B.A.P *Ferré* significó una nave de importancia capital y de gran valor militar que cumplió su misión a cabalidad al servicio del país y, con su lema "Fuerza *Ferré*", destacó participando en todos los ejercicios y operativos anuales en los que ha tomado parte, tanto con unidades propias como con unidades extranjeras y especialmente durante los conflictos con el Ecuador en los años 1981 y 1995. "El B.A.P *Ferré* es la unidad más longeva en nuestra



El BAP *Ferré* estuvo al servicio de la Nación por 35 años, surcando por mares nacionales e internacionales.



Fue arriado definitivamente el Pabellón Nacional del destructor misilero BAP *Ferré* en una significativa ceremonia presidida por el Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz

Fuerza de Superficie y con mucha nostalgia y gratitud a través de esta ceremonia significativa, estamos presentes al último arriado de su pabellón".

El Contralmirante Vásquez culminó su discurso agradeciendo y felicitando a todos los comandos y dotaciones que pertenecieron al B.A.P. *Ferré* por ese profesionalismo demostrado a través de 35 años de servicio a la Nación: "Estamos seguros que la tradición forjada sobre sus cubiertas perdurará como un gran ejemplo en la memoria de nuestra Institución Naval, de la Fuerza de Superficie y de todas las futuras generaciones".

Es de destacar que el B.A.P. *Ferré* fue una unidad del tipo destructor misilero clase Daring que adquirió el Perú para la Marina de Guerra, incorporándose oficialmente a la escuadra en 1973, año en que se llevó a cabo el afirmado del pabellón nacional. Su construcción para la marina británica se inició en 1946 y culminó en 1949 en los astilleros Yarrow, Inglaterra, siendo comisionado en la Real Marina Británica el 28 de abril de 1953.

I Simposio Marítimo contra el narcotráfico en América

En la ciudad de Cartagena de Indias – Colombia, del 19 al 21 de noviembre, se realizó el "I Simposio Marítimo contra el Narcotráfico en el Continente Americano", organizado por la Armada Nacional de Colombia y con el auspicio del Comando Sur de los Estados Unidos de América.



Representantes de 25 países estuvieron presentes en el I Simposio Marítimo Contra el Narcotráfico en el Continente Americano.

En este importante evento participaron representantes de Armadas, Servicios de Guardacostas y Servicios de Seguridad de 25 países: Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Jamaica, Marruecos, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Reino Unido, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Asistieron como observadores la Junta Interamericana de Defensa y la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

El Almirante Guillermo Barreda Hurtado, Comandante de la Armada Nacional de Colombia, tuvo a su cargo las palabras de bienvenida e inauguración del Simposio, manifestando que este importante evento surgió de una iniciativa presentada por su Armada Nacional en el Simposio Marítimo Mundial celebrado en Newport, EE.UU., en septiembre del año 2007.

El Simposio respondió a la necesidad de aunar esfuerzos en la Región para combatir la amenaza transnacional del tráfico de drogas y otros ilícitos por vía marítima.

Durante tres días se analizaron y evaluaron las diferentes estrategias marítimas que los países del continente americano vienen aplicando en el combate al narcotráfico, particularmente en las zonas de tránsito entre los países productores y consumidores, con la finalidad de construir y formular estrategias comunes que permitan combatir este tipo de actividades ilícitas y concertar mecanismos que faciliten y garanticen una efectiva cooperación internacional.

Dentro de los diferentes conferencistas invitados, estuvieron presentes Sergio Jaramillo, Viceministro de Defensa de Colombia y Enrique Obando, quien tuvo a su cargo la Conferencia sobre "El tráfico ilícito de drogas en el Perú".

Por otro lado, las Armadas de Colombia, Chile, México, República Dominicana y Perú expusieron la situación en sus países. La exposición de la Marina de Guerra estuvo a cargo del Contralmirante César Prada Ugás, Director Ejecutivo de la Dirección de Capitanías

y Guardacostas, quien habló acerca de: ¨La participación de la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo¨.

El simposio finalizó el 21 de noviembre, y fue clausurado por el Ministro de Defensa de Colombia, Juan Manuel Santos Calderón. Asimismo, se emitió un comunicado de los participantes en el que se destacó la iniciativa de la Armada Nacional de Colombia de crear un Centro Internacional para la Interdicción del tráfico de drogas y otros tráficos ilícitos por vía marítima y fluvial, con sede en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, y de la Armada de República Dominicana de organizar el Segundo Simposio durante el último trimestre del 2009.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas realizó XIV Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima del Perú, del 9 al 11 de diciembre, realizó en la ciudad de Lima la XIV Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM), y hará la transferencia de la Secretaría General de dicha Red, cargo que ocupó durante el bienio 2007-2008.

En la citada reunión participaron Autoridades Marítimas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Asimismo se contó con la presencia del Jefe de la Sección de América Latina y el Caribe de la División de Cooperación Técnica, de la Organización Marítima Internacional (OMI), del Coordinador Técnico Regional del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y representantes del Acuerdo de Viña del Mar.



En Lima se llevó a cabo la XVI Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM).

La XIV Reunión Ordinaria de la ROCRAM se desarrolló en Lima, siendo inaugurada por el Director General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Fergan Herrera Cuntti, en su condición de Autoridad Marítima del Perú y Secretario General de la ROCRAM, habiéndose considerado en el temario varios puntos presentados por miembros de la red, relacionadas con la seguridad marítima, la protección del medio marino, la formación marítima y pesquera, asistencia técnica y sobre asuntos institucionales.

El 11 de diciembre se efectuó la transferencia de la Secretaría General de dicha Red a la Autoridad Marítima de Argentina, en la persona del Prefecto Nacional Naval, Prefecto General Óscar Adolfo Arce y se dio por clausurada la XIV Reunión Ordinaria de la ROCRAM.

Cabe destacar que durante el período 2007 -2008 se capacitó a 200 funcionarios de los 13 países que conforman la ROCRAM y de un país invitado, en actividades relacionadas con el fortalecimiento de la seguridad y protección marítima, la protección del medio ambiente marino y la adhesión a los convenios internacionales adoptados en el seno de la OMI, contándose para tal fin con la participación de 22 instructores de la ROCRAM y 9 de la OMI.

Asimismo, entre las actividades de asistencia técnica realizadas en la región figuran: el Seminario Taller Regional sobre la implantación por el Estado de Abanderamiento FSI, en Lima; el Taller Regional sobre la implantación de medidas especiales para fortalecer la Protección Marítima, en Río de Janeiro, Brasil; el Curso Regional para instructores de inglés marítimo, en Viña del Mar, Chile; el Taller Regional sobre enmiendas al Anexo II del MARPOL en Puerto La Cruz, Venezuela, el Seminario Regional sobre el transporte en las hidrovías y la protección del medio ambiente fluvial y lacustre conexo, en Manaos, Brasil; y el Seminario Regional para la ratificación e implementación del Protocolo de Cooperación SNPP, en La Habana, Cuba.

Flamantes Oficiales de Marina se gradúan en tradicional ceremonia naval

En el marco de la tradicional ceremonia de graduación de Oficiales y clausura del Año Académico 2008 de la Escuela Naval, presidida por el Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, 85 Cadetes de 4to. Año se graduaron como Alfereces de Fragata, tras culminar satisfactoriamente cinco años de preparación en dicho centro superior de estudios de la Marina de Guerra del Perú.

Durante el desarrollo de la ceremonia de clausura, realizada el 10 de diciembre, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, antes de presentar a los Alfereces de Fragata

graduados, agradeció la presencia del Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, y al Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza. A continuación dijo que los flamantes Oficiales de Marina han recibido la espada como símbolo de mando y su respectivo despacho, ostentando ellos valiosos valores, como lo son la disciplina, la lealtad y el profesionalismo, y un gran espíritu de sacrificio por la patria cuando esta la demande, siguiendo el ejemplo del Gran Almirante Grau. Asimismo, describió el nutrido programa académico del año 2008 y los convenios firmados con la Universidad de Piura y la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau.



El Ministro de Defensa y el Primer Vicepresidente de la República estuvieron presentes en la ceremonia de graduación de 85 Alfereces de Fragata.

Las palabras de clausura del Año Académico 2008 estuvieron a cargo del Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, quien previamente hizo entrega de la Espada de Honor al Alférez de Fragata Ronald Palacios Quiñones, quien obtuvo el primer puesto en el orden de mérito general. En su breve discurso hizo notar su satisfacción de representar al Presidente de la República, Alan García Pérez, y expresó que ser Oficial de Marina es un compromiso sin retribución de ninguna clase.

En el curso del acto de graduación el Director de la Escuela Naval, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, manifestó que los 85 nuevos Alfereces de Fragata, entre ellos un Cadete de Panamá, tuvieron un alto nivel de formación que contó con el apoyo del Comandante General de la Marina, la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, la Fuerza de Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales. Asimismo, señaló que por primera vez los Cadetes de 4to. Año desarrollaron su tesis de grado y realizaron proyectos de inversión pública, además de llevar a cabo acciones cívicas. Tras felicitar a los graduados, dijo que ellos son hombres y mujeres de bien y de honor, dignos herederos del Almirante Grau.

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, hizo entrega de las respectivas medallas y espadas a los nuevos Oficiales de Marina, en tanto que diversas instituciones, Agregados Navales y Castrenses acreditados en el Perú, otorgaron premios y distinciones al Alférez de Fragata Ronald Palacios Quiñones.

Quinientos ochenta y cuatro Oficiales de Mar se gradúan durante clausura del año académico en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN)

El 18 de diciembre, en la explanada principal del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, se realizó la Ceremonia de Clausura del Año Académico 2008 y la Graduación de 584 alumnos. El acto fue presidido por el Director General de Educación de la Marina, Contralmirante Oleg Kriljenko Arnillas, quien estuvo acompañado por el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram.

Como parte de la ceremonia, el Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina, Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, entregó la Medalla de Honor Pro Marina, en el Grado de Caballero, al alumno Nilton César Coronel Arrieta por haber ocupado el primer puesto en el cuadro de mérito general de su promoción. Asimismo, agregados, auxiliares castrenses y representantes de los países acreditados en el Perú, entregaron premios y diplomas a los alumnos que ocuparon las más altas calificaciones académicas, disciplinarias y de carácter militar.

Luego de graduarse y recibir sus títulos en nombre de la Nación, se llevó a cabo la Juramentación de los nuevos Oficiales de Mar a cargo del Director de dicho centro de instrucción, Capitán de Navío Jorge Saz Fernández.

A continuación, el Oficial de Mar más antiguo de la Promoción 2008, agradeció la presencia de las autoridades navales y resaltó: "la profesión naval contempla esencialmente el cumplimiento del deber mediante el cultivo de las tradiciones navales: el valor, el coraje, el espíritu de triunfo, la voluntad y la decisión, valores que desde hoy serán inseparables de ustedes".

El acto culminó con un desfile de honor a cargo de los Oficiales de Mar recién graduados y contó con la asistencia de los familiares de los flamantes egresados.



El Director General de Educación de la Marina entregó certificados a nombre de la Nación a los Oficiales de Mar graduados

Ministro de Defensa impone condecoración "Orden Cruz Peruana al Merito Naval" a altas autoridades civiles.

En el salón Grau de la Comandancia General de la Marina, en la Estación Naval de La Perla, el 20 de diciembre se llevó a cabo la ceremonia de imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Merito Naval", a destacadas personalidades del país.

El Ministro de Estado en el despacho de Defensa, Ántero Flores – Aráoz Esparza, en su calidad de Canciller de la Orden, colocó la presea, en el grado de "Gran Cruz Especial", al Congresista de la República Jorge del Castillo Gálvez y en el grado de "Gran Cruz" al Ministro de Relaciones Exteriores José García Belaunde, al Viceministro - Secretario General de Relaciones Exteriores Gonzalo Gutiérrez Reinel y a Rafael Rey Rey.



En una significativa ceremonia la Marina de Guerra condecoró a congresistas y ministros con la Orden Cruz Peruana al Merito Naval en el grado de Gran Cruz Especial

El Ministro de Defensa, acompañado del Almirante Carlos Gamarra Elías, Comandante General de la Marina, felicitó a los condecorados, destacando su reconocida labor de contribución al engrandecimiento y progreso de la Marina de Guerra y los comprometió a seguir coadyuvando desde sus posiciones al alcance de los objetivos comunes que permitan el progreso del país.

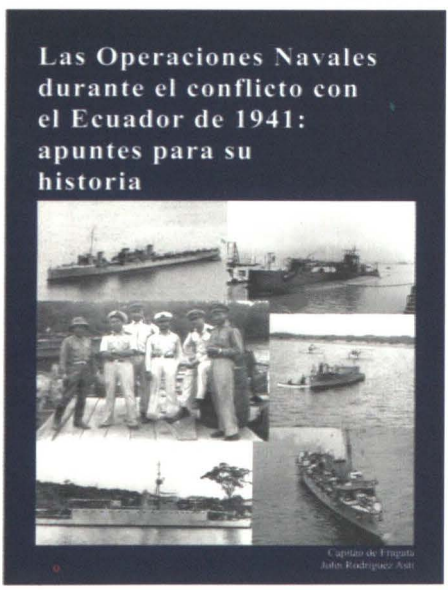
El congresista de la República Jorge del Castillo Gálvez hizo uso de la palabra, en representación de los condecorados, expresando su agradecimiento por la distinción, que llevarán con orgullo por el mérito que simboliza, presea que fortalece aún más el compromiso contraido de aportar al desarrollo nacional.

Finalmente, las autoridades navales asistentes, familiares e invitados procedieron a dar el saludo respectivo a los condecorados.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Rodríguez Asti, John
Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia
Callao, Marina de guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
151 pp., ilus., retratos



El año 1941 el conflicto entre el Perú y Ecuador por un diferendo limítrofe, llevó a ambos países hasta la confrontación armada. Las operaciones bélicas desarrolladas en la frontera terrestre por el Ejército y la Aviación peruanos le dieron la supremacía en la contienda. El rol de la Marina de Guerra apoyando las acciones terrestres no había sido hasta ahora suficientemente evaluado. Hoy, este trabajo objetivo y riguroso confronta fuentes primarias y acude a los testigos presenciales, para darnos una visión precisa del rol contundente de la Marina para el éxito de las operaciones, y nos permite también reconstruir los acontecimientos para apreciar la problemática logística, el planeamiento, las operaciones y los enfrentamientos que tuvieron los marinos tanto en el teatro de operaciones Norte como en el teatro de operaciones Nor Oriente.

Los antecedentes del conflicto se remiten al diferendo sobre fronteras entre el Perú y el Ecuador. Desde comienzos del siglo XX se venía buscando un arreglo satisfactorio para ambas partes. Se había solicitado el arbitraje del rey de

España, pero finalmente el monarca se inhibió de intervenir en noviembre de 1910. Las negociaciones continuaron en la vía diplomática, aunque en la práctica perseveraba la tensión a ambos lados de la frontera, con denuncias de ambas partes sobre infiltraciones en territorio vecino. El año 1940 se agudizaron los problemas. Frente a una permanente actitud de hostilidad ecuatoriana, se tomaron medidas ante una posible agresión militar, para lo cual se creó el Agrupamiento del Norte. A la Armada se le encomendaron dos tareas generales: la acción local con la Flotilla de Patrulleras en la zona fronteriza de los esteros del departamento de Tumbes, y el uso de las unidades de la escuadra para asegurar la libre navegación y, en caso de llegar a una actuación ofensiva, interceptar las comunicaciones marítimas de la provincia de El Oro con Guayaquil, bloqueando el litoral ecuatoriano. En la práctica las tareas que cumplió la Marina fueron más amplias y se proyectaron también a la región amazónica.

Las hostilidades se iniciaron el 5 de julio, cuando, según la versión ecuatoriana, civiles peruanos cruzaron la frontera entre Huaquillas y Chacras, batiéndose a tiros con la patrulla ecuatoriana. La versión peruana indicaba que ese día las fuerzas ecuatorianas habían atacado los puestos peruanos de Aguas Verdes, Pocitos, Las Palmas y Lechugal, siendo repelidas por las peruanas. Prosiguieron las hostilidades cuando las tropas ecuatorianas atacaron la guarnición de El Lechugal. Ante ello, el mando del Agrupamiento Norte inició el día 23 una acción ofensiva a gran escala en un frente de 50 km, la Batalla de Zarumilla, acción decisiva por sus resultados estratégicos a favor del Perú, en la que el Ejército y el Cuerpo Aéreo tuvieron un rol protagónico, pero que las fuerzas navales peruanas, en el ámbito marítimo y fluvial consolidaron cortando las comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en los puestos fronterizos de la zona de los Esteros, así como desalojando tropas invasoras del territorio amazónico peruano. Este trabajo se centra precisamente en estas acciones y su repercusión en los resultados finales de la campaña.

Hace una comparación de las fuerzas navales de las que el Perú emerge largamente superior, haciéndose evidente la formación de la Misión Naval Americana, cuya impronta hizo de la Marina peruana una organización ejemplar y moderna. En lo naval la ventaja era ostensiblemente favorable para el Perú.

El área de operaciones de la Armada comprendía tres zonas: el área marítima, que abarcaba el litoral frente al golfo de Guayaquil hasta el puerto de Paita; la zona de los Esteros, asignada a la Flotilla de Patrulleras, zona de canales e islas, con abundante vegetación de mangle. La tercera zona, la Amazonía, de intrincada red fluvial, encomendada a la Flotilla de Cañoneras.

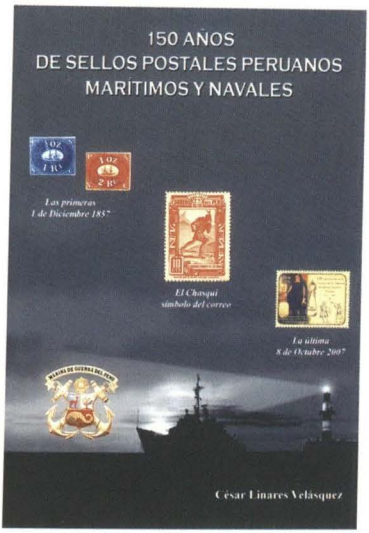
En el área marítima la superioridad de nuestra escuadra permitió un rápido dominio y control de aguas enemigas. Cabe recordar que estábamos en plena Guerra Mundial, por lo que había una presen-

cia permanente de unidades navales en el Norte, de importancia estratégica para los aliados por ser la zona de producción y refinación de petróleo más importante del Pacífico Sur. Sobre la intervención en Jambelí, reclamada por los ecuatorianos como gloriosa acción naval, el autor la reduce a su real intrascendencia; desmitifica los hechos y esclarece que el incidente, ocurrido el 25 de julio de ese año, no fue propiamente un combate, sino el encuentro del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* con el destructor peruano *Villar* cuando navegaba hacia el Canal de Jambelí. Un intercambio de disparos, y la huida del Calderón por el estero de Santa Rosa hacia puerto Bolívar, con sus máquinas averiadas fue toda la gloria del encuentro.

Las Patrulleras tuvieron un protagonismo más intenso en los Esteros de Tumbes; a pesar de sus limitaciones cumplió su misión impidiendo el avance ecuatoriano y recuperando territorio. En cuanto a la Flotilla de Cañoneras en el Nororiente, contaba con los elementos necesarios, mientras los ecuatorianos carecían de embarcaciones de valor militar. Nuestra flotilla cumplió apoyando a las tropas peruanas para desalojar las tropas ecuatorianas invasoras del territorio amazónico peruano.

Es sumamente interesante tener al fin una clara exposición de hechos de los que hasta ahora no existía una secuencia ordenada, y ver con satisfacción que la Marina cumplió su misión a cabalidad, pese a las deficiencias logísticas, o de comunicación, como expone el comandante Rodríguez en sus convincentes y claras conclusiones.

Linares Velásquez, César
150 Años de sellos postales peruanos marítimos y navales
Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
122 pp., ilus.



Nos dice el autor, capitán de navío César Linares Velásquez, que siendo el Perú, por su geografía e historia, un país esencialmente marítimo, por lo cual el mar reviste una importancia sustancial en la vida de sus pueblos la filatelia registra los sucesos, personajes, recursos y todo lo que constituye el acaecer de una nación, y no escapa a ello el destino marítimo del Perú.

Desde el nacimiento postal del Perú el año 1857, los sellos postales han exhibido la riqueza histórica y cultural, y, cómo no, la temática marítima, desde embarcaciones de diferentes tipos, como las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra; asimismo, los personajes relacionados al quehacer marítimo y naval, dando cuenta de expediciones y descubrimientos, así como las grandes gestas y batallas que se dieron en la mar; y el avance, desarrollo y facilidades en las actividades marítimas: puertos, pesca, faros, construcción naval y otros.

Todo este bagaje que refleja el destino marítimo del Perú registrado en las estampillas que han ido apareciendo a lo largo de ciento cincuenta años aparece ahora a manera de catálogo ilustrado e historiado, producto de un paciente y amplio trabajo de investigación del filatelista comandante César Linares, quien manifiesta que se sintió motivado a continuar el trabajo del distinguido oficial naval, el vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, que en el año 1988 publicara su libro *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú*, referida exclusivamente a aquellos sellos emitidos que mostraban embarcaciones de diferentes tipos, desde las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra, documento pionero en la filatelia marítima.

Esta vez la obra del comandante Linares registra no solo naves, sino abre un amplio espectro de la filatelia peruana en lo que atañe a la vida marítima: los buques y motonaves movidos a vapor, que en la segunda mitad del siglo XIX habían relegado a un segundo plano a los orgullosos que conquistaron el Pacífico. Aparecen luego los monumentos de temas marinos, el Gran Almirante Miguel Grau y los personajes notables relacionados a la mar; los centros de formación naval, los puertos, la Guerra del Pacífico,

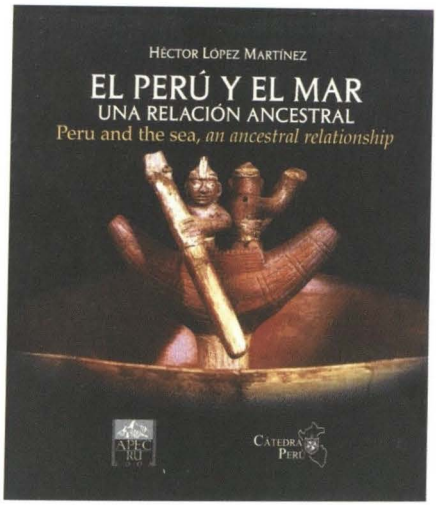
los descubrimientos geográficos, las maravillas marítimas, la pesca, los buques de la Armada peruana, la historia naval, las embarcaciones prehispánicas, la cultura marítima del Perú antiguo, las relaciones internacionales, la Antártida, la seguridad en la navegación y la náutica deportiva.

Después de una primera etapa, que consistió en reunir los sellos y clasificarlos, continuó con la exigente tarea de investigación individual de cada sello, tanto en su aspecto técnico, descripción visual y, lo más importante, historiar el sello, de acuerdo a fuentes autorizadas. Ha prestado atención a las series conmemorativas referidas a aniversarios de creación o fundación de entidades, así como a acontecimientos históricos y a las series de Homenajes.

El autor había venido investigando sobre el tema desde hace varios años. A comienzos del 2008, cuando la Dirección de Intereses Marítimos e Información le encomendó la tarea de elaborar un Catálogo Ilustrado de Sellos Marítimos Postales y Navales que cubriera los 150 años de emisión de estampillas de la temática marítima, pudo plasmar en un libro el rico repertorio de sellos marítimos que había ubicado y estudiado a lo largo del tiempo. Esta concurrencia de positivas intenciones a favor de nuestro acervo histórico marítimo filatélico, nos permite ahora contar con un valioso catálogo, aporte de primera categoría para la filatelia y, por qué no, para la historia marítima del Perú.

La carátula de la obra presenta las dos primeras estampillas que salieron a la venta el 1° de diciembre de 1857, mostrando las siluetas de los dos primeros buques a vapor de la Pacific Steam Navigation Company, y la última estampilla, emitida el 8 de octubre del 2007, que muestra la imagen de Francisco Ruiz de Lozano, director de la Primera Academia Náutica Peruana, fundada en Lima el año de 1657. Se puede apreciar que estas ilustraciones, por feliz coincidencia, se ubican en la temática marina y, valga la oportunidad para señalar que el diseño de esta última estampilla es de la autoría del comandante Linares, quien la presentó a SERPOST el año 2005 como parte de un proyecto que proponía 36 nuevas emisiones postales del tema marítimo.

López Martínez, Héctor
El Perú y el mar, una relación ancestral
Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2008.
216 pp., ilus.



Con ocasión de la reunión del Foro de Cooperación Asia – Pacífico que ha tenido esta vez como sede el Perú, aparece esta obra, en versión bilingüe, español-inglés, como una carta de presentación de nuestro país ante los ojos del mundo, con su Gran Personaje, el mar, profundamente ligado al destino del hombre peruano desde los tiempos aurorales. En una magnífica presentación, haciendo gala de un derroche de espectaculares imágenes que recorren el tiempo para mostrar la cultura marítima del Perú, nos remite a nueve mil años atrás, cuando diferentes pueblos se establecieron al lado del mar y organizaron su vida en función de lo que este ofrecía. Los testimonios prueban que hubo una activa explotación de los recursos marítimos; que se desarrolló un arte y una industria de la pesca tan elaborados que no tienen parangón con otras culturas de América. La recolección de mariscos y crustáceos en gran escala, la pesca y conservación de peces, y la caza de lobos marinos estuvieron tan desarrollados que su producción, consumo y distribución alcanzó un progreso comparable a su portentoso desarrollo agrícola. Desde los albores de Chavín, las representaciones artísticas muestran la importancia del mar. La cultura Mochica representa la variedad de peces, las balsas y caballitos de totora. La cerámica Nasca abundan en diseños de peces, moluscos, aves marinas y el dios Kon, monstruosa deidad marina. Se encuentran motivos marinos en los mantos de Paracas, los murales de Chimú y Pachacámac, y en las culturas andinas como la Inca.

Durante el virreinato se perdió conexión con el Mar: el interés de la administración colonial estaba puesto en el oro y la plata; el mar era la ruta que llevaba a la lejana metrópoli, no era ya el mar nutricio, la Mamacocha. Sin embargo, por el mar vino la Expedición Libertadora de José de San Martín. Y nació el Perú como República independiente.

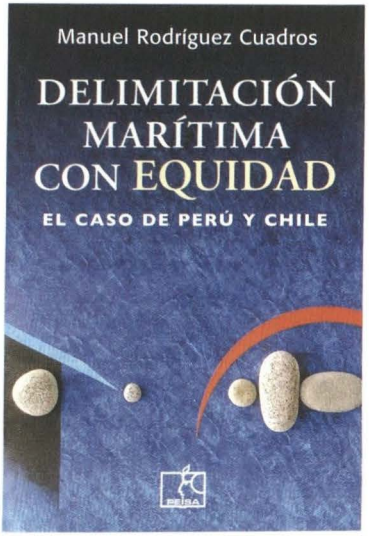
Nuestro mar, el más rico del mundo, nos deparaba aún sorpresas. Un humilde pececillo había gestado desde tiempos inmemoriales un riquísimo tesoro en las islas de nuestro litoral. La anchoveta, comida y digerida por las aves marinas, era el guano que los incas utilizaban para fertilizar sus tierras. Cuando el Perú se afianzaba como República debatiéndose en dificultades hacendarias, el descubrimiento de las propiedades

del guano a mediados del siglo XIX, trajo una etapa de bonanza que Basadre denominó "prosperidad falaz", pero que ayudó a la consolidación económica de la República y a colocar al Perú a la vanguardia del progreso y la prosperidad en Sudamérica, hasta la infausta contienda con el país vecino, que sumió al país en la bancarrota. Lentamente, en el siglo XX el país emergió y tuvo nuevamente presencia dentro de la comunidad de naciones. Una nueva prosperidad proveniente del mar le esperaba al Perú. La Segunda Guerra Mundial abría una oportunidad a los países americanos para abastecer productos derivados de la pesca. Se iniciaba la industria de exportación pesquera: en 1940 se despachaba a EE.UU. más de 200 toneladas de hígado de bonito.

En la década de los años 60 el Perú dirigía su mirada hacia el Gran Personaje, el Mar, como fuente de riqueza per se; como lo expresara Luis Banchero Rossi, la marcha era hacia el Oeste, el futuro estaba en el mar, había que "ocupar" las 200 millas, proclamadas por José Luis Bustamante y Rivero quince años antes. Surgía poderosamente la pesquería nacional, convertida de artesanal y local en industrial y en negocio internacional.Y se produjo el 'boom' pesquero del Perú, como la fiebre del oro en California: "las fábricas de harina surgían como los hongos bajo la lluvia". Audaces empresarios privados crearon de la nada una floreciente industria. Miles de peruanos acudieron a la cita; encontraron empleo y aportaron al país tributos y divisas. Las sedentarias y sosegadas caletas se convirtieron de la noche a la mañana en populosos emporios, con barcos y fábricas, como el caso de Chimbote. La pesca le daba al Perú presencia y prestigio internacional como el mayor productor del mundo de harina de pescado y primer país pesquero. Luis Banchero Rossi era el líder indiscutible. En 1960, a los treinta años de edad era el primer productor pesquero del Perú y después el primer productor de harina de pescado del mundo. El gran peligro residía en la depredación del recurso y la intervención de un gobierno estatista. Cuando el 1° de enero de 1972 Banchero fue asesinado, como una aciaga señal, su desaparición marcó una vuelta de página para la pesca peruana: se confirmaron los pronósticos de estatización y, por otra parte, la anchoveta empezó a desaparecer. Los años 70 marcaron la gran caída. La sobreexplotación disminuyó el stock de anchoveta. En mayo de 1973 el gobierno estatizó las fábricas y embarcaciones privadas que, aunado a la disminución de la especie, llevó a la ruina la pesquería peruana. Para 1978 la especie seguía disminuyendo, y en 1983 el Fenómeno de El Niño redujo a su mínima expresión la presencia de la anchoveta.

La obra, que nos presenta ante los ojos del mundo como país esencialmente marítimo, manifiesta que aún el porvenir se encuentra en el Mar. La harina de pescado encuentra un nuevo destino en la acuicultura con el elemento proteico de crecimiento que lo hace insuperable como alimento; sigue siendo el segundo producto de exportación que proporciona más divisas, y la acuicultura se ofrece como una alternativa para evitar el exceso de explotación de los recursos. Además, su apertura al mundo globalizado del tercer milenio se da a través de este Mar generoso, el Océano Pacífico Suroriental.

Rodríguez Cuadros, Manuel
Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile.
Lima, Peisa, 2007.
416 pp.



La controversia marítima entre el Perú y Chile enfocada a la luz de sus componentes y características jurídicas, es analizada dentro de los parámetros del derecho internacional de la delimitación marítima, el cual sustenta la noción de la equidad de los resultados como el principio fundamental para la solución de estos casos.

El Perú y Chile sostienen un desacuerdo manifiesto y objetivo, una oposición de tesis jurídicas e intereses en tres situaciones esenciales: el Perú sostiene que no existen límites marítimos entre los dos países, que en ningún instrumento jurídico se ha establecido dicho límite, razón por la cual deben fijarse en aplicación de los principios equitativos y las normas del derecho internacional vigente. La tesis chilena afirma que el límite estaría establecido por la Declaración de Santiago de 1952 y el convenio sobre Zona Especial Marítima Fronteriza de 1954 en el paralelo 18°21'00". El Perú afirma que esos tratados en ninguna de sus cláusulas establecen límite marítimo alguno. Además, derivada de este diferendo está la oposición de intereses respecto al punto de inicio de la frontera marítima. El último componente de la controversia, explica, estriba en la pretensión del gobierno chileno de desconocer la soberanía peruana y ejercer facultades jurisdiccionales sobre lo que considera alta mar al amparo de la tesis del denominado mar presencial.

El Perú apeló a las negociaciones diplomáticas directas para la solución de la controversia, agotadas las cuales, se ha visto en la necesidad de acudir a la instancia judicial presentando su demanda ante la Corte Internacional de La Haya, considerando que, en este caso específico, corresponde aplicar los principios, normas y métodos referidos a la delimitación marítima contenidos en el derecho internacional convencional y el consuetudinario, que las engloba y desarrolla.

Se manifiesta que, como el derecho de la delimitación marítima, en sus principios, instituciones y normas se encuentra aún en formación, y continúa siendo, esencialmente, un derecho consuetudinario todavía en desarrollo, es la casuística, es decir, la adaptación de las reglas de la delimitación a cada controversia la que se viene aplicando en cada caso; por tanto, el derecho de delimitación marítima es, en estas perspectivas, esencialmente un de-

recho jurisprudencial.

Empero, la Corte Internacional de Justicia ha indicado que las disposiciones del artículo 15 de la Convención forman parte del derecho consuetudinario, y en ese sentido se aplica en todos los estados, independientemente de que estos hayan o no suscrito la convención. Así, la Corte ha consagrado la norma aplicable a la delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva que se resume en la fórmula "equidistancia-circunstancias especiales", y ha reiterado de manera coherente y persistente que la norma consuetudinaria es aplicable al arreglo entre las partes.

El embajador Rodríguez Cuadros, quien ha sido canciller de la República desde diciembre del 2003 a agosto del 2005, en el gobierno del presidente Alejandro Toledo, conoce de cerca la temática de la controversia. Su libro apareció el año 2007, cuando aún se esperaba agotar las negociaciones diplomáticas directas para llegar a un acuerdo sensato y justo. El día 16 de enero del 2008 el gobierno del Perú presentó oficialmente ante la Corte Internacional de La Haya, su demanda contra la República de Chile sobre la controversia marítima de carácter jurídico entre los dos países. El Perú acude a la Corte buscando la vía "civilizada y sensata", ante la inexistencia de un tratado con Chile sobre la materia, aunque el Gobierno chileno considera zanjado el tema en virtud de los acuerdos pesqueros de 1952 y 1954, suscritos también por el Ecuador.

La denuncia del Perú tiene dos vertientes: por un lado, el asunto de la "delimitación de la frontera marítima de los dos países en el Océano Pacífico". Por el otro, "el reconocimiento en favor de Perú de una zona dentro de las 200 millas náuticas de la costa peruana" que Chile considera como una parte de alta mar. En la demanda el Perú sostiene que la línea divisoria con Chile parte del punto en la orilla del mar denominado Concordia, por lo que pide a la Corte que "determine la frontera de acuerdo al Derecho Internacional". Asimismo, mantiene que la frontera marítima con el país del sur debe ser fijada por una línea equidistante a las costas de los países, y no paralela, ya que considera que esta delimitación le resta territorio marítimo. Chile alega que los límites marítimos bilaterales fueron fijados en tratados suscritos en la década de 1950, que según la posición oficial del Perú sólo son acuerdos pesqueros.

Los argumento jurídicos del Perú, nos dice el embajador Rodríguez Cuadros, son sumamente sólidos y están respaldados por la propia jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia, y en ese sentido es previsible que la demanda sea objeto de un fallo de la Corte favorable a los intereses del Perú. En todo caso, hemos dado el primer paso de un contencioso que podrá durar aproximadamente cinco años.


MARINA DE GUERRA DEL PERU