Año 106 / número 1- 2013

Revista de Marina

⚓ **Especial: 25 años de presencia del Perú en la Antártida**



REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 1 - 2013

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 1 - 2013

Dirección
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda

Asesoría editorial y coordinación
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2013, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 514-2930, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 207-8900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú
Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033

Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara

Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto

Impresión: Creativos Perú

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / 25 AÑOS DE PRESENCIA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA

13 IMPORTANCIA DE LA PRESENCIA PERUANA EN LA ANTÁRTIDA Y LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Capitán de Navío Colver Eduardo Ruiz Roa

21 EL REGRESO DEL BIC "HUMBOLDT": REMOTORIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Capitán de Fragata Walter José Flores Servat

27 MACHU PICCHU EN LA ANTÁRTIDA

Periodista & Fotógrafa Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

INFORMATIVO

41 DOCTRINA MARÍTIMA: EXPERIENCIAS QUE EXPLICAN EL FENÓMENO MARÍTIMO

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

53 EVOLUCIÓN DE LA DEFENSA NACIONAL EN EL CAMPO NO MILITAR

Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

77 PLANTEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE WOLFGANG WEGENER

Capitán de Fragata José Manuel Ignacio Krebs Millares

87 LA INTELIGENCIA OPERACIONAL Y TÁCTICA EN LA GUERRA IRREGULAR

Capitán de Corbeta Jorge Luis Montoya Ruibal

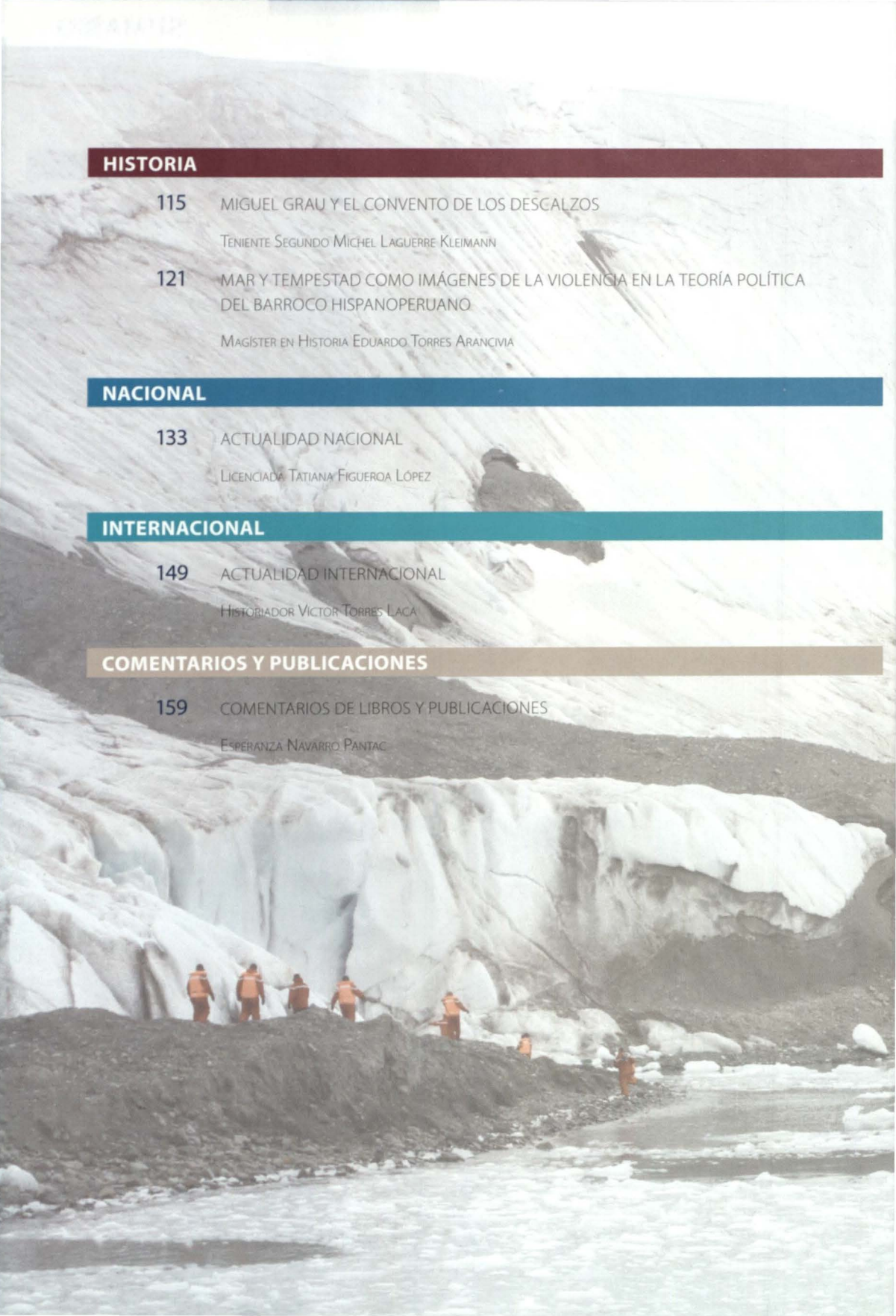
PANORAMA

99 ¿POR QUÉ HACER REINGENIERÍA EN NUESTRA INSTITUCIÓN?

Ingeniera de Sistemas e Informática Marina Vargas Vega

107 LA CONSTRUCCIÓN MODULAR EN LA INDUSTRIA NAVAL

Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal



HISTORIA

115 MIGUEL GRAU Y EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

121 MAR Y TEMPESTAD COMO IMÁGENES DE LA VIOLENCIA EN LA TEORÍA POLÍTICA DEL BARROCO HISPANOPERUANO

Magíster en Historia Eduardo Torres Arancivia

NACIONAL

133 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

149 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Historiador Victor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

159 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Esperanza Navarro Pantac



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

El 25 de marzo último, luego de 84 días de haber zarpado del Callao, con destino a la Antártida, regresó a nuestro primer puerto el BIC ""Humboldt"", cumpliendo su décimo segundo viaje al continente blanco. Como se recordará, fue el BIC "Humboldt", en 1988, el primer buque peruano que inició estos periplos científicos e hizo posible la instalación de la Estación Científica Antártica Machu Picchu. Desde entonces, se han efectuado 21 expediciones a lo largo de 25 años.

Como es lógico de suponer, en un cuarto de siglo se ha ganado valiosa experiencia de todo género y las investigaciones científicas efectuadas en cada una de las expediciones constituyen aportes muy apreciados por la entidad que procesa y difunde dicha información. El BIC "Humboldt", del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), cuya dotación está conformada por miembros de nuestra Marina de Guerra que constantemente han demostrado su pericia y experiencia para navegar en aguas que, ciertamente, encierran grandes dificultades, ha hecho patente que el medio idóneo de transporte para llegar a tan inhóspito y al mismo tiempo bello destino, es el marítimo.

Antes de esta última jornada, el BIC "Humboldt" fue repotenciado en los talleres del Servicio Industrial de la Marina (SIMA); la principal mejora ha sido su remotorización, es decir, nuevas maquinas principales y periféricos conexos de ingeniería, incluyendo una nueva planta para el tratamiento de aguas residuales. Los trabajos incluyeron además el cambio de planchas, tanto del casco, como de las cubiertas, así como, una nueva infraestructura en los camarotes y laboratorios de la segunda cubierta, instalándose nuevos y modernos equipos, dentro de otras importantes mejoras en sus instrumentos de navegación.

Gracias a ello y luego de unos años, una vez más fue posible la presencia del BIC "Humboldt" en la Antártida. Recordemos, que hace 25 años, su arribo al gélido continente en la Primera Expedición del Perú a la Antártida, permitió a que el Perú pase de ser miembro adherente del Tratado a miembro consultivo.



Luego de este importante hito para nuestro país, se construiría la Estación Científica Machu Picchu, y con ello se sentarían las bases de nuestra presencia, investigando y velando por los intereses nacionales, así como el reconocimiento de la comunidad científica internacional en la capacidad de desarrollar programas de investigación en oceanográfica física, química y biológica, en acústica submarina, evaluación del *krill*, meteorología, prospección geofísica, entre otros.

En la expedición de este año, el BIC "Humboldt" trasladó no solo a más de un centenar de peruanos, principalmente científicos, sino también toda la carga y soporte logístico de la Estación Científica. Los investigadores de diversas instituciones de nuestro país, incluyendo a miembros de nuestras universidades, han efectuado un gran número de programas. Ocho de ellos tienen especial significación. Cinco vinculados con el estudio de las ciencias naturales; otras dos se abocaron a trabajar sobre la climatología y cartografía de la Antártida, y la última, no por ello menos importante, tuvo por objeto estudiar la gestión ambiental. Como peruanos, nos complace profundamente el éxito alcanzado, el mismo que redunda en complementar la información de interés para el estudio de nuestro mar y sus recursos naturales, estrechamente ligados a las aguas del sur; de esta forma, contribuimos al mejor posicionamiento de nuestra patria dentro de la comunidad científica mundial y estamos seguros de que el año entrante, con renovados bríos, nuevas inquietudes y nuevos equipos, nuestro emblemático BIC "Humboldt" retornará al blanco continente.

La Antártida es el único territorio no colonizado por el hombre, siendo el único continente que no posee población humana nativa. Con una superficie de más de 14 millones de km^2, su población visitante varía entre mil y cinco mil personas, de acuerdo con el número de científicos y elementos de apoyo que trabajan allí. Toda la actividad está concentrada en 65 bases científicas, siendo 42 de ellas permanentes. En realidad, la Antártida es un fascinante desafío. Allí se ha registrado la temperatura más baja (-89.2°, en julio de 1983) y los vientos más intensos (327 kilómetros por hora, en julio de 1972). En la Antártida se conserva el 80% del agua dulce de nuestro planeta.

Otras notas remarcables de la Antártida, es que está protegida por el Derecho Internacional Público y absolutamente consagrado a la investigación científica. Podríamos decir que es un inmenso laboratorio donde investigamos de dónde venimos y a dónde vamos. El hielo más antiguo que se ha encontrado en la Antártida data de hace 800,000 años y guarda burbujas de aire con valiosísima información, contenida en CO^2, en metano, etc. Esto es fundamental para conocer cómo se desarrolló la Tierra e incluso conocer el papel de los humanos en

el cambio climático. Este experimento también se hizo en Groenlandia, pero allí el hielo encontrado solo tenía 100,000 años de antigüedad.

Es impresionante comprobar que en el invierno austral, la superficie del mar en la Antártida se congela, cubriendo un área de más de 20 millones de km^2. En dichas plataformas se acumula el fitoplancton, algas microscópicas fundamentales para la vida marina. Al derretirse el hielo en los meses de verano, el fitoplancton queda libre. Como sabemos, es el alimento más esperado, básicamente por el *krill*, que tiene forma de diminuto camarón y que recorre el mar cubriendo inmensas áreas. El *krill*, a su vez, es la base de la alimentación de todo tipo de peces, pingüinos, aves marinas, ballenas y focas.

Diremos también que la Antártida es el punto clave de la Tierra donde se desarrollan procesos que afectan de forma global al planeta, a las corrientes marinas, al clima y que debido a su configuración y cercanía, con una especial incidencia en las costas del Pacífico sudamericano. Gracias a que desde la década de los años 60 del siglo pasado se realizaron allí mediciones, se detectaría, dos décadas más tarde, el agujero de ozono, cuyas causas se habían producido en el hemisferio norte y se comenzaron a tomar medidas para frenar su dañino efecto.

La rivalidad internacional en procura de recursos energéticos y mineros que ha caracterizado los inicios del siglo XXI y el cambio climático, podrían amenazar la estabilidad jurídica y ecológica de la Antártida. La disminución de las barreras de hielo han dejado al descubierto miles de km^2 de fondos marinos, que son parte de los iniciales reclamos por diversos países como el Reino Unido, Argentina y Chile, en el marco de los procesos de delimitación de su zona económica exclusiva prescritos por la CONVEMAR. Si bien esto no constituye, por ahora, una amenaza potencial para la conservación del ecosistema antártico, los apetitos nacionales podrían convertirse en futuro motivo de ruptura del consenso de colaboración altamente efectiva, forjada a lo largo de cinco centurias.

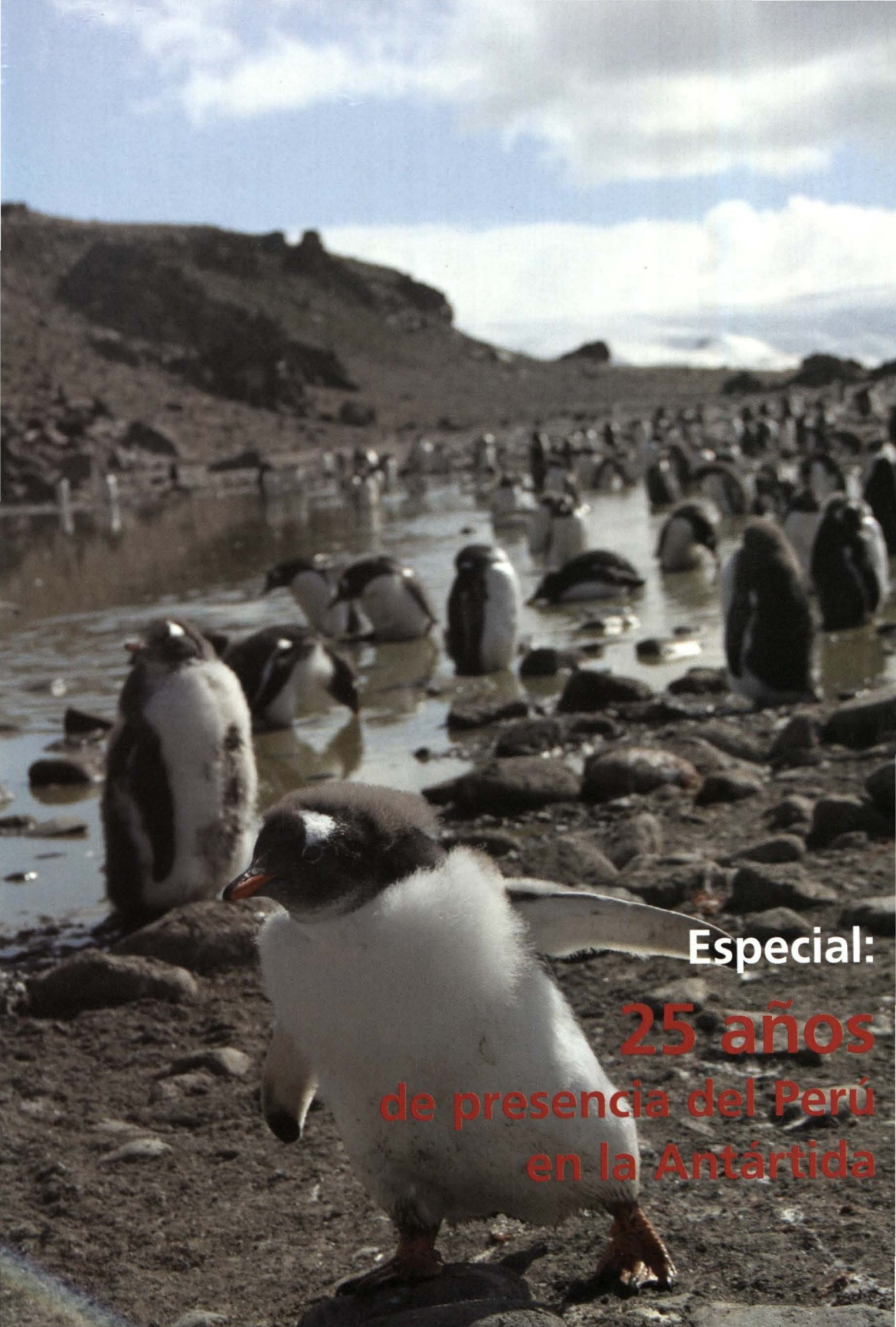
El estatus jurídico especial de la Antártida, se originó en el Sistema del Tratado Antártico, que tuvo su punto de partida el 1° de diciembre de 1959, destacándose el congelamiento de reclamos territoriales. El Perú se adhirió a dicho documento el 9 de octubre de 1989. Al presente, 28 países son signatarios de ese importantísimo Tratado que debe tener vigencia hasta 2041. Existe el compromiso de que la Antártida sea exclusivamente utilizada para fines científicos y nunca como escenario bélico, ni para pruebas nucleares, ni tampoco recibir desechos radiactivos. Esto se ha cumplido rigurosamente y por eso se le considera como el convenio más exitoso de las Naciones Unidas.

La Antártida también sufre los efectos del cambio climático. La parte oriental pierde hielo a un ritmo de algunos millones de toneladas al año y la parte occidental incluso a un ritmo algo mayor. El aumento de la temperatura global, causante de esta reducción de la capa de hielo de la Antártida Occidental, estaría originando como consecuencia, la liberación de suficiente agua que podría elevar los niveles globales del mar en varios metros. Diversos científicos apuntan que, incluso, si las emisiones de gases de efecto invernadero se redujeran, la desintegración de las capas de hielo antártico continuaría inexorablemente.

La inmensidad, el blanco paisaje y el silencio de la Antártida se han convertido en atracción turística que ha crecido constantemente en los últimos años. La gran mayoría de estos visitantes viajan en buques de pasajeros a la Península Antártica, partiendo de puertos chilenos. También hay turismo aéreo procedente de Australia. Felizmente, el turismo está severamente reglamentado y sus directrices se cumplen estrictamente.

Esta campaña a la Antártida que acaba de culminar, con la presencia del BIC "Humboldt" y nuestra Estación Científica Antártica Machu Picchu, sumado a nuestros antecedentes históricos en expediciones prehispánicas y virreinales a dicho lugar, acrecientan el interés por seguir contribuyendo cada vez más a la investigación científica en el continente blanco. La presencia en la Antártida del señor Presidente de la República, Ollanta Humala, en ocasión de celebrar estos primeros 25 años de presencia del Perú en la región, nos reafirma en el convencimiento de que el Perú debe preservar y mantener activa una Política de Estado que haga factible que nuestro país se mantenga por siempre en la Antártida.

El Director



Especial:

25 años
de presencia del Perú en la Antártida


HUMBOLDT

Importancia
de la presencia peruana en la Antártida y la participación de la Marina de Guerra del Perú



Capitán de Navío
COLVER EDUARDO RUIZ ROA

"La era de las postergaciones, de las acciones ineficaces, de las medidas paliativas y desconcertantes, de las dilaciones, está llegando a su fin. En su lugar, estamos entrando en un periodo de consecuencias".
(Winston Churchill)

Introducción

Conocer la historia nos lleva muchas veces a reflexionar; de ahí que solemos manifestar lo importante que es conocerla para poder entender el presente y tal vez especular sobre el futuro. Winston Churchill nos dejó esta reflexión, citada al principio, y es tan cierta que ahora vemos una serie de consecuencias en todo el planeta, resultado no solo del desarrollo de la naturaleza en sus diferentes ciclos sino también del accionar del ser humano, que trae consigo una sucesión de eventos que antes parecían inexistentes. Me permito citar como uno de ellos el ocurrido justo el pasado 19 de enero, en la ciudad más austral del vecino país del sur, Chile, la hermosa ciudad de Punta Arenas, que experimentó la insólita temperatura de 29°C.

Quienes amamos el mar creemos en el compromiso de hacer que este sentimiento llegue a cada uno de los peruanos y así compartan con nosotros ese inconmensurable interés por lo que ocurre en él, más aún cuando se trata de conocer e interesarnos por lo que acontece en la Antártida, continente puro, insólito y lleno de secretos naturales y riquezas inexploradas por el hombre desde que arribara a él en el siglo XIX; tierra austral que alberga cerca del 80%

"... aquel verano de 1988, en el que un grupo de expedicionarios compuesto por 50 civiles y 35 integrantes de la Marina de Guerra del Perú, entre oficiales y tripulantes, zarparan del Callao un 4 de enero, marcando un hito en la historia contemporánea del Perú".

de toda el agua dulce del mundo y que mantiene una política establecida bajo el marco legal del Tratado Antártico, firmado el 1 de diciembre de 1959 en Washington, y que entrará en vigencia el 23 de junio de 1961. De él podemos resumir que su política manifiesta los fines pacíficos, descartando y prohibiendo toda actividad militar que no sea o sirva de apoyo para la investigación científica, la misma que es libre y con un espíritu de colaboración que no conoce fronteras, ni raza, ni idioma, y que mantiene como estandarte el principio de ciencia y cooperación en beneficio de la humanidad, motivo por el cual se cuenta con el libre acceso para los observadores de los Estados miembros, pudiendo ellos inspeccionar todas las estaciones e instalaciones y equipos que en este se encuentran.

El Perú marcó su rumbo al Continente Blanco

EL CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO DECLARA que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, y conforme con los derechos y obligaciones que tiene como parte consultiva del Tratado Antártico, propicia la conservación de la Antártida como una Zona de Paz dedicada a la investigación científica, y la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación, promueva en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de la Antártida, y asegure la protección y conservación del ecosistema de dicho Continente. (Constitución Política del Perú)

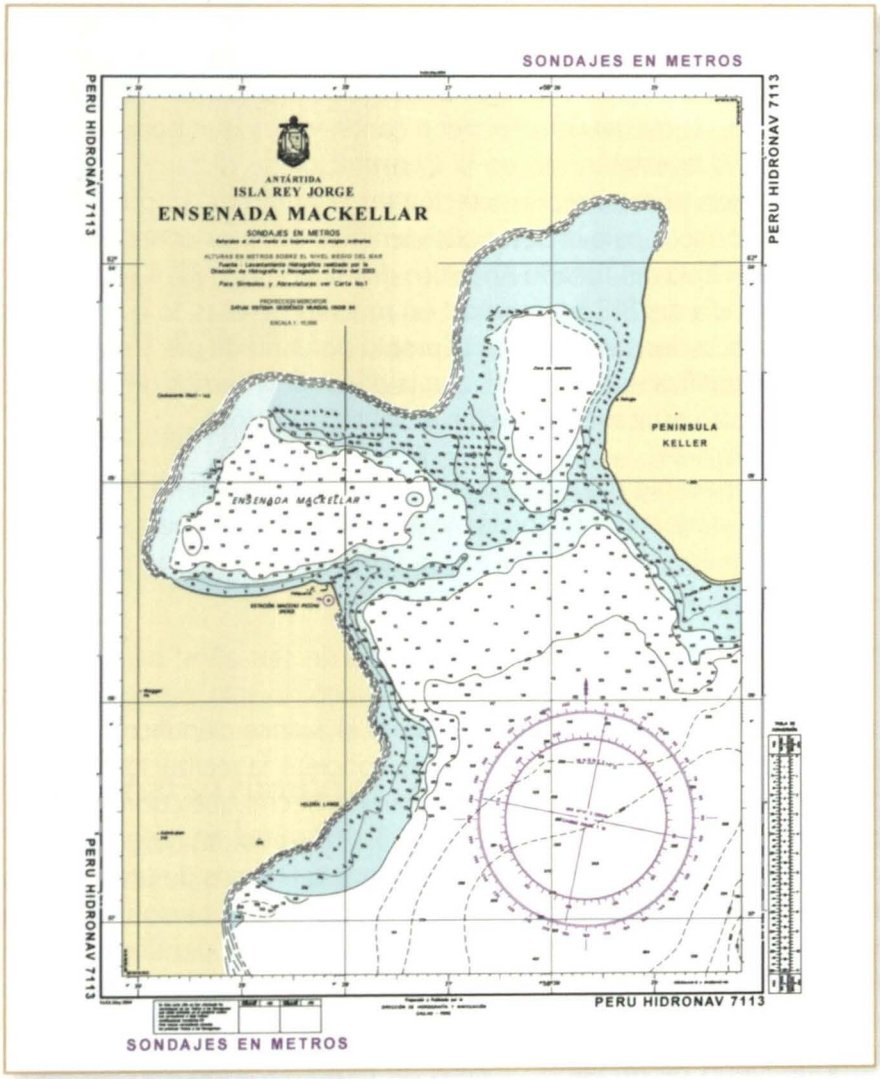
Nuestro rumbo al Continente Blanco está marcado no solo por la pasión y el interés profesional que nos embarga, sino principalmente porque nuestra Carta Magna así lo demanda; ella, valga la redundancia, marca el rumbo de una nación. Y esto inició aquel verano de 1988, en el que un grupo de expedicionarios compuesto por 50 civiles y 35 integrantes de la Marina de Guerra del Perú, entre oficiales y tripulantes, zarparan del Callao un 4 de enero, marcando un hito en la historia contemporánea del Perú.

Han pasado 25 años desde aquel memorable momento, habiéndose realizado 21 campañas bajo diferentes modalidades, algunas de ellas ejecutadas únicamente por un grupo reducido de expedicionarios, con la finalidad de mantener la presencia del Perú en dicho continente, y que por cuestiones de interpretación a lo establecido en la Constitución se dictaron políticas que no enriquecieron nuestra representación en la Antártida, sino que limitaron recursos económicos para el desarrollo científico que nos corresponde como miembro consultivo del Tratado Antártico desde el año 1989. A esto podemos sumar la ausencia del BIC "Humboldt" en muchas de ellas, lo que imaginaba nuestra presencia desapercibida en el propio peruano de pie, y más aún en la comunidad científica internacional, con la que mantenemos un compromiso *per se* por nuestro estatus con relación a dicho continente.

> "Una impecable organización dirigida por el Ministerio de Relaciones Exteriores junto con la Marina, el Ejército y la Fuerza Aérea, ha permitido se cumpla con los proyectos científicos programados en tierra y a bordo del BIC 'Humboldt'"

Dentro de este marco natural, el Perú, luego de seis años, bajo la iniciativa de un gobierno comprometido con el desarrollo no solo económico sino en todos los campos, como lo es su interés por el avance científico, la investigación y preservación del medio ambiente, concretó la realización de la Vigésimo Primera Expedición del Perú a la Antártida; hecho que cobró la merecida importancia con el retorno impecable del BIC "Humboldt", nave científica del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), la misma que a través de un convenio firmado con la Marina de Guerra es dotado con oficiales y personal subalterno, quienes junto con un grupo de profesionales de pesca y científicos altamente calificados del IMARPE, realizan estudios en nuestro Mar de Grau, contribuyendo de forma sustancial con el desarrollo nacional.

Es así que luego de un largo proceso de remotorización, modernización y acondicionamiento del área de habitabilidad y servicios, el "Humboldt" zarpó el 7 de enero en demanda del Continente Blanco, con la finalidad de anclar en la ensenada Mackellar, frente a la Estación Científica Antártica Machu Picchu (ECAMP), y llevar a cabo los trabajos de mantenimiento de esta, además de ejecutar los trabajos científicos programados, entre los que destaca principalmente el crucero oceanográfico a bordo del buque, en las inmediaciones de la isla Elefante y la isla Decepción. Una vez más la figura de esta plataforma científica ha consolidado la presencia del Perú en los mares del sur y en el Continente Blanco, marco esencial para comprender la importancia que representa



Carta náutica de la Ensanada Mackellar.

el desarrollo de cada Campaña Antártica, donde sin duda alguna el despliegue realizado logísticamente con el buque permite no solo el traslado de material sino principalmente el requerido por cada proyecto científico que ejecuta sus investigaciones de la mano con un modernizado conjunto de laboratorios a bordo, que son reconocidos por toda la comunidad científica que convive en la Antártida. Esa mixtura de plataforma científica y logística solo la tiene el "Humboldt", y una vez más la estela de cada navegación en los alrededores de

la isla Rey Jorge, ha merecido el comentario más reconocido de propios y extranjeros, al permitir consolidar proyectos e investigaciones en beneficio de las generaciones actuales y sobre todo de aquellas que tendrán que lidiar con un planeta que sufre ya el desmesurado e irresponsable accionar del hombre frente a la naturaleza.



Noticias del "Humbolt".

No debería ser difícil para los peruanos comprender la importancia de nuestra presencia en la Antártida, la que hoy lleva consigo el esfuerzo del Gobierno, y de quienes tienen las riendas de la política del país y que sin duda alguna han intuido lo que nuestra figura en dicho continente significa. Somos miembros Consultivos del Tratado Antártico, y como tales debemos desarrollar proyectos que contribuyan con el entendimiento de los fenómenos que ocurren en el mar, tierra y aire que conforman la Antártida y que permitan comprender las alteraciones que se presentan frente a nuestras costas, originarias en el Polo Sur, y cuyas consecuencias son trasladadas a través de la corriente circunpolar polar antártica en su encuentro con la Corriente de Humboldt. Estos fenómenos, ocurrencias y cambios naturales que se presentan en la fauna y flora, en el clima y las condiciones meteorológicas del continente antártico, repercuten en nuestro ecosistema y la investigación de ello podrá determinar en qué medida es su influencia y cómo podría alterar nuestra riqueza marítima.

Pero no solo podemos concentrarnos en la importancia de los estudios científicos; nuestra actividad en este misterioso continente debe permanecer a salvo frente a las pretensiones territoriales que ya algunos países han deslizado en los últimos años. La riqueza de sus minerales y la potencialidad que significa ser el mayor albergue de agua del planeta despiertan intereses en quienes ya ven reducidas sus fuentes de energía y de vida para las generaciones venideras. Nuestra presencia es entonces también una muestra de la defensa de los intereses de la Nación, que vive con la esperanza de un futuro mejor, legado para las próximas generaciones en un mundo sano y sin violencia. La

Antártida es, pues, el continente que llena los ojos de las grandes potencias mundiales y que no escatiman recursos para desarrollar proyectos de gran envergadura, invirtiendo en bases que permiten su estadía todo el año, bajo un esfuerzo conjunto de científicos y militares que han comprendido lo que significa defender los intereses futuros de sus habitantes.

A acertada visión el Perú hoy se ve sumado, tomando decisiones que van a la par con su desarrollo integral y que permitirán reforzar las capacidades y potencial de quienes nos representan en el Continente Blanco. Conocer la Antártida es un objetivo que debemos alcanzar en su totalidad, ambición sana que compromete a todos los peruanos, debiendo entender que nuestra presencia justifica el despliegue económico que acertadamente el Gobierno ha plasmado para la ejecución de las Campañas Antárticas y que no escatimará recursos para continuar con el engrandecimiento y consolidación de la presencia del Perú en la Antártida.

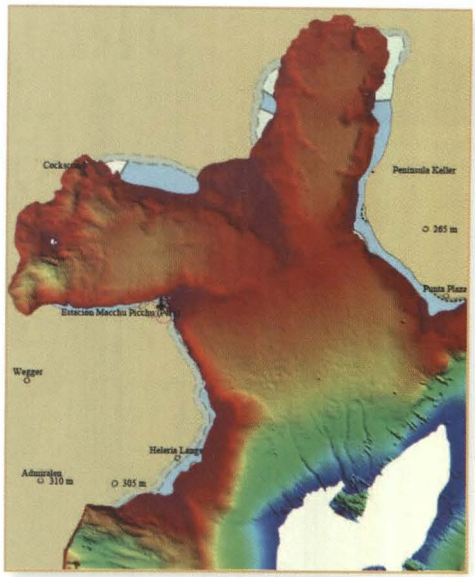
Navegación segura en aguas antárticas

Al mar se le respeta, lo sabemos los marinos; más aún cuando se trata de enfrentar condiciones meteorológicas y oceánicas adversas, las que permiten poner de manifiesto las capacidades humanas y técnicas de quienes navegan en los mares del Sur y en la Antártida.

El BIC "Humboldt" ha vuelto a la Antártida con renovadas capacidades, los oficiales y tripulantes han retomado, con el profesionalismo que los caracteriza, la delicada tarea de conducir la nave en los alrededores de este continente, cumpliendo con la tarea encomendada por el Estado al representar al Perú durante su tránsito por los canales chilenos, en el Golfo de Penas, en el Estrecho de Magallanes, al cruzar el Paso Drake y durante las navegación en la península antártica en las inmediaciones de las islas Shetland del Sur.

El despliegue logístico para realizar trabajos en la ECAMP y consolidar proyectos científicos se vio enriquecido por la presencia del buque; su capacidad de bodega y la calificada mano de obra de la dotación del BIC "Humboldt", fueron esenciales para las labores de transporte, desembarco, retiro de material, entrega de combustible y apoyo a los trabajos que realizaron los integrantes de la Compañía Antártica del Ejército (COA), así como también la acertada participación del médico y personal de Sanidad de a bordo, quienes tuvieron más de una intervención ante los accidentes propios de las labores que se desarrollaron en esta Campaña.

Así también, la Marina, cumpliendo con un compromiso adquirido en la última Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL), llevada a cabo en la ciudad de Río de Janeiro en setiembre del 2012, realizó el Primer Levantamiento Batimétrico Multihaz en la ensenada Mackellar carta PERÚ HIDRONAV 7113 correspondiente a un levantamiento del año 2006 con tecnología monohaz. Para ello se empleó una embarcación construida en los astilleros del SIMA entre los años 2011 y 2012, equipada con una ecosonda Multihaz Kongsberg modelo EM 3002D, que permitió actualizar la situación geomorfológica mediante una cobertura del 100% del fondo marino, generando modelos tridimensionales del fondo (DTM), y actualizando la mencionada carta náutica de acuerdo con los nuevos estándares internacionales, con lo que se contribuyó de forma eficiente con la seguridad de los navegantes que realizan sus travesías en esta parte de la Bahía Almirantazgo. Es preciso y consecuente mencionar el profesionalismo de la dotación de la lancha hidrográfica AEH-178, quienes, poniendo en práctica todas sus capacidades profesionales y marineras, dominaron el escenario climatológico adverso que se presentaba constantemente durante la ejecución del levantamiento batimétrico.



Escaneo de la Antártida.

La herencia de Grau se ve plasmada en el espíritu de quienes navegan con la pericia de evadir los grandes trozos de hielo que se desmoronan de los glaciares cercanos a la ECAMP y que navegan en la ensenada impulsados por los agresivos vientos catabáticos, que alcanzaron más de 60 nudos de velocidad, acompañados de una temperatura que llegó en esta campaña a los -10°C, y que pusieron a prueba las habilidades marineras de la dotación del buque.

Cada peruano puede y debe sentir el orgullo de tener un grupo de profesionales que asumen el gran compromiso de enarbolar el Pabellón Nacional en esta zona del planeta; que están a la altura de quienes nos llevan muchos años de experiencia de mar en estas aguas heladas, pero que sin duda alguna merecen el elogio de quienes se embarcan a bordo del BIC "Humboldt".


HUMBOLDT

El regreso del BIC "Humboldt": Remotorización y modernización



Capitán de Fragata
WALTER FLORES SERVAT



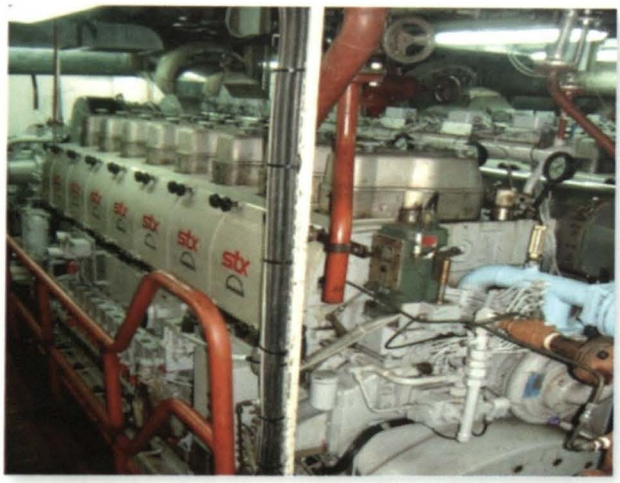
Su construcción fue posible gracias al convenio de cooperación técnica suscrito entre la República de Alemania y el Perú.

El nombre de "Humboldt" le fue dado en honor al sabio alemán Alexander Von Humboldt, quien en su viaje por Sudamérica realizó estudios científicos, meteorológicos, astronómicos y botánicos, y que frente a las costas del Perú descubrió y estudió una corriente fría que recorría de sur a norte, a la que se le llamó Corriente de Humboldt; sin embargo, el sabio declinó a este honor, llamándose hoy Corriente Peruana.

El Buque de Investigación Científica "Humboldt" fue construido en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-CALLAO), para el Instituto del Mar del Perú; siendo lanzado al mar el 13 de octubre de 1978, implementado con los avances tecnológicos de la época, que permitían realizar estudios oceanográficos, biológicos y químicos del Mar Peruano.

Después de más de 30 años de operación, en el año 2011 el BIC "Humboldt" inicia el proceso de remotorización y modernización, contemplando un cambio integral del sistema de generación eléctrica y propulsión (motores principales, eje, caja reductora y hélice), equipos de navegación y comunicaciones de última

generación, sistemas de osmosis inversa para la producción de agua para el consumo humano, planta de tratamiento de aguas negras, así como la remodelación de los camarotes de la tripulación en la segunda cubierta, de acuerdo con los estándares de calidad y clasificación de seguridad para buques de investigación que operan en aguas antárticas.



Motor de Babor MAN STX 8L23/30A.

Los motores Man STX Diesel 8L23/30A de patente alemana y fabricados en Corea del Sur, han remplazado a los motores ***diesel*** antiguos (también de la firma Man), los cuales desarrollaban una velocidad máxima de 10 nudos, con un consumo de combustible de 2350 gl/hr en promedio. Los actuales motores son mucho más eficientes, tienen la capacidad de desarrollar hasta 16 nudos y tienen una velocidad de crucero para operaciones de investigación y pesca de 12 nudos, con un consumo promedio de combustible de 1650 gl/hr, reduciéndose el mismo en un 30%.

Estos motores son controlados electrónicamente, cuentan con una central de alarmas ubicada en la consola de mando de la sala de máquinas, donde el operador puede visualizar cualquier falla que puedan detectar los sensores de cada uno de los motores y generador de cola; el modo de trabajo es semi asistido, lo cual quiere decir que se requiere de un solo tripulante para la operación y control del mismo.

Los motores MAN cuentan con tecnología de vanguardia y ofrecen los beneficios de alta potencia hasta 900 RPM y 1700 HP, con baja emisión de gases, lo que contribuye a la conservación del medio ambiente, tanto en aguas nacionales como en la región antártica.

Una característica principal de estos motores es que no solo realizan la función de propulsión, sino que también cuentan con un generador de cola de 380 KW de potencia, lo que permite cubrir la carga eléctrica total del buque durante la navegación, sin necesidad de utilizar los grupos electrógenos Caterpillar. De

esta manera, se prolonga la vida útil de operación de estos equipos, los cuales fueron recorridos en forma integral como parte de la modernización, quedando el buque en relación a su generación eléctrica con dos grupos electrógenos principales de 260 KW, un grupo electrógeno de puerto, un grupo electrógeno de emergencia refrigerado por aire y un sistema de baterías de emergencia que energizan los tableros eléctricos de las luces de navegación y equipos principales del puente de comando.

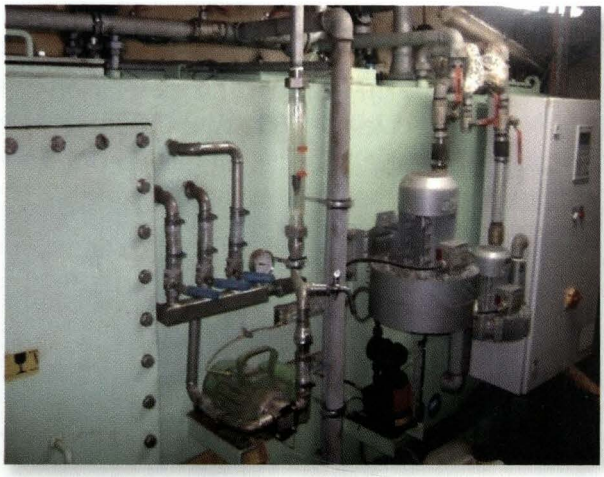


Plantas de Osmosis Inversa de 10 tn/día c/u.

Uno de los principales problemas del BIC "Humboldt" era la generación de agua para el consumo humano. Se contaba con una evaporadora cuya producción de agua era de 4 tn/día; el consumo de agua requerido por la unidad era de 8 tn/día, lo que conllevaba tener que racionalizar el agua para la tripulación mediante rutinas horarias. Hoy en día se cuenta con dos plantas de osmosis inversa "Matrix", que mediante succión ingresan agua de mar al sistema que está compuesto por membranas y filtros que separan la sal e impurezas, convirtiendo el agua salada en agua para el consumo humano. Estas plantas tienen una capacidad de producción de agua de 10 tn/día por planta, por lo que actualmente el buque cuenta con agua para el consumo humano las 24 horas del día.

El Perú, como firmante del Protocolo de Madrid al Tratado Antártico cuyos objetivos ambientales exigen, entre otras cosas, que todas las actividades en la Antártida se planeen y realicen de modo que se limiten las repercusiones negativas en el medio ambiente y en los ecosistemas dependientes y asociados, razón por la cual se instaló a bordo una Planta Biológica de Tratamiento de aguas negras "Tritón" de última generación, con capacidad de descarga de 10 tn/día, y cuya función principal es reducir el contenido en materia orgánica de las aguas negras, disminuir su contenido en nutrientes y eliminar los parásitos. Esto se consigue por medio de procesos en los cuales la materia orgánica es metabolizada

por colonias de bacterias, logrando reducir considerablemente la contaminación del medio marino.



Moderna Planta de Tratamiento de aguas negras.

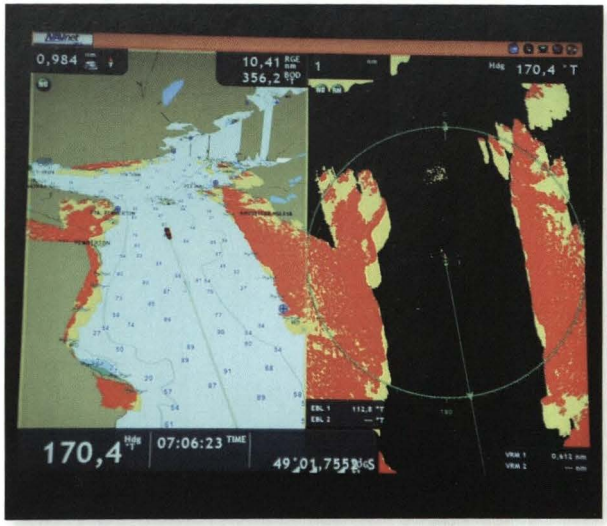
Asimismo, se ha remodelado totalmente el puente de comando, cambiando las planchas de madera de techos y mamparos por modernas planchas de acero galvanizado revestidas con lana de roca completamente ignífuga (resistente al fuego). Se han instalado equipos de avanzada tecnología que brindan seguridad para la navegación, como el radar NAVNET en versión tridimensional, el cual se encuentra interfasado con su propio compás satelital. Este radar puede traquear hasta 30 contactos simultáneamente, tiene su propia cartografía y puede visualizar seis tipos de pantallas, siendo la más usada la que permite ver el modo radar convencional en mitad de pantalla y la configuración de la costa en la otra mitad, condición de gran importancia para la seguridad de la navegación durante el paso de los canales chilenos antes de arribar al continente antártico



Puente de comando recientemente remodelado.

Se suma a este moderno radar, el Radar de Navegación arpa Furuno, con capacidad de traquear hasta 100 contactos, que permite realizar el método de navegación de *"parallel index"*, muy usado en los canales chilenos y en navegación antártica. También se cuenta con una moderna carta electrónica maritimizada, acondicionada por la Dirección de Hidrografia y Navegación para la campaña ANTAR XXI.

Los equipos periféricos del puente de comando también fueron modernizados; se instaló el sistema AIS (Sistema de Identificación Automática), girocompás digital Anschutz estándar 22, interfasado a todos los sistemas de navegación, y GPS Furuno con cartografía regional.



Radar NAVNET FURUNO 3D.

Los sistemas de comunicaciones no fueron la excepción en el proceso de modernización; se adquirieron equipos de comunicaciones en HF y VHF y un sistema satelital INMARSAT JRC.500, con gran capacidad para la transmisión de data y voz. También fue instalado un sistema de detección de humo en todos los compartimentos del buque, interfasado a un tablero de alarma general contra incendio, instalado en el puente de comando.


Nuevos camarotes de tripulación.

En el área de acústica se instaló una ecosonda científica EK 60 y dos transductores de 38 khz y 120 khz que permiten detectar los recursos vivos y efectuar las maniobras de pesca para el análisis biológico de las muestras, las cuales se efectúan en los remodelados laboratorios equipados con mueblería en acero quirúrgico, que llegan a través de una faja transportadora hasta las mesas de trabajo, facilitando así la selección de las especies por parte de los científicos que realizan los estudios.

Pensado en el bienestar y comodidad de la tripulación, se modernizó la cocina

con marmita, peladora de papas eléctrica, horno para panadería y equipo ultravioleta en la toma de agua, para la eliminación de bacterias. Para la lavandería se adquirió una lavadora, una secadora y una planchadora industrial; los camarotes de tripulación antiguos de la segunda cubierta fueron demolidos y remplazados por modernas estructuras para 56 tripulantes, con materiales certificados según estándares internacionales y completamente ignífugos; y en esta misma zona se ha construido la nueva sala de conferencias, que sirve de punto de reunión y exposición de los proyectos científicos que se realizan a bordo.

Luego de todo este proceso de remotorización y modernización, el BIC "Humboldt" se ha convertido en uno de los buques de investigación más modernos de la región y lleva con orgullo la Marca Perú, siendo la plataforma ideal para realizar investigaciones en las áreas de oceanografía, física y química, biología y meteorología, tanto para el Mar Peruano como para la región Antártica,

Las características principales del buque, al término de la etapa de remotorización y modernización, son las siguientes:

Eslora:	75.20 metros.
Manga:	12.60 metros
Puntal:	6.60 metros
Desplazamiento:	1.980 toneladas
Velocidad de crucero:	12 nudos
Velocidad máxima:	16 nudos
Habitabilidad:	107 Tripulantes
Autonomía:	60 días



Machu Picchu en la Antártida



Periodista & Fotógrafa
DENISSE SOTOMAYOR GONZÁLES-OTOYA

"Machu Picchu en la Antártida" se inauguró con gran éxito el 23 de octubre del 2012 en el Museo Metropolitano de Lima y culminó en el centro de la ciudad el 8 de diciembre del año pasado. Ese mismo mes fue trasladada hasta el Museo Naval, que albergó parte de estas fotografías hasta la reciente llegada del BIC Humboldt al Callao.

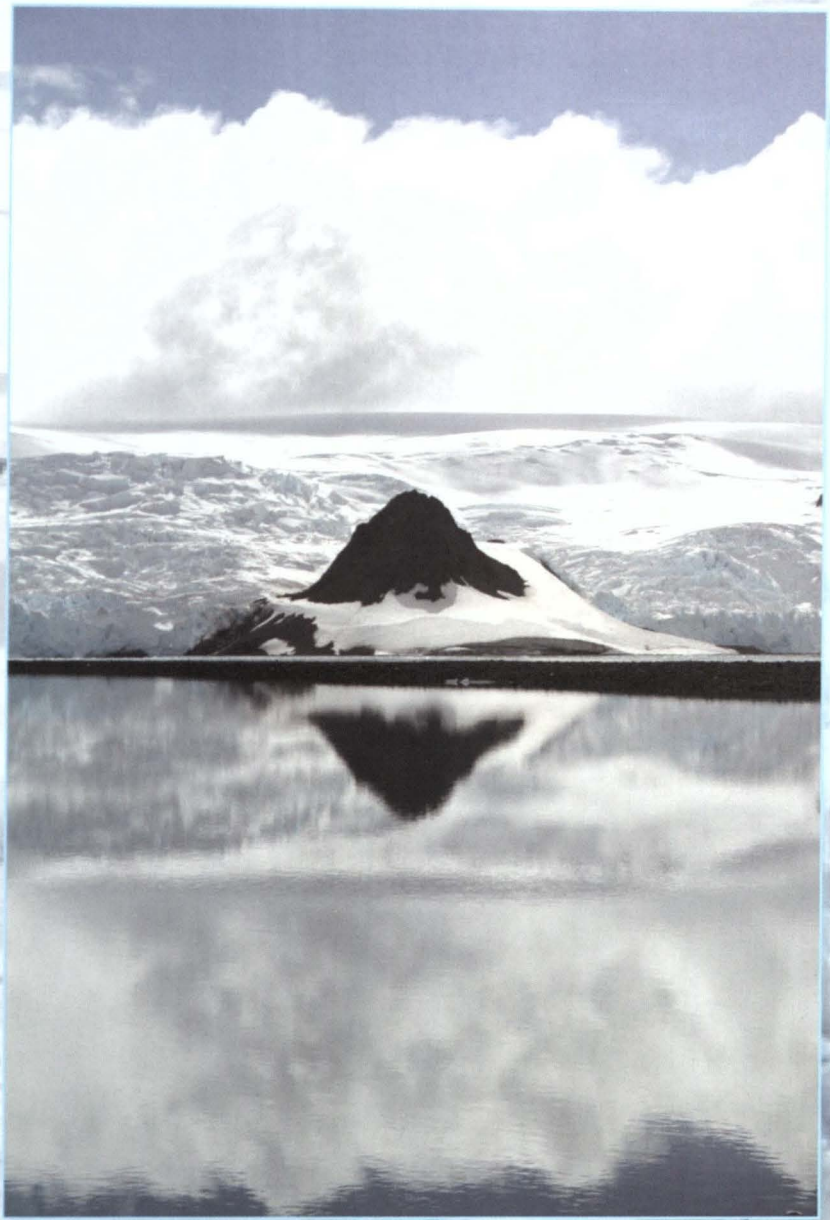
La idea es que esta exposición siga recorriendo el país, educando a jóvenes y adultos, sobre la historia antártica peruana, que este año cumplió 25 años de presencia austral.

Este 2013, "Machu Picchu en la Antártida" busca salir de Lima y llegar a provincias.



1. La casa peruana

Esta es la puerta principal de la "Estación Científica Machu Picchu", inaugurada el 26 de febrero de 1989 por el entonces Ministro de Defensa Don Enrique López Albujar Trint.



2. Reflejo de un referente importante

Deshielo del glaciar "Knosco" ha formado una gran laguna desde donde se refleja parte de la majestuosidad de "Domeyko" glaciar cercano que mide 4500m de largo y más de 400m de alto.



3. Antártida rojiblanca

Todos los días un expedicionario diferente iza la bandera a las 8:00am. Cuando el clima lo permite se hace una formación para cantar el himno nacional.



4. Científico fuera del laboratorio

T°: - 4.2
Viento: 10.3 m/s



5. Biólogos marinos

Extraen muestras del fondo del océano para luego ser estudiadas. El escenario de este trabajo es uno de los más hermosos y peligrosos del mundo.



6. Pingüino papua, Pygoscelis papua

A pesar del mal tiempo, los pingüinos se divierten saltando desde los témpanos de hielo.



7. Gaviotín antártico

La *Sterna vittata* es una de las aves más complicadas de fotografiar por su velocidad y su color. Esta especie es monitoreada por un grupo de ornitólogos peruanos.



8. Pingüino barbijo sobre témpano

En algún momento del año navegan en el océano antártico más de 300.000 témpanos, sobre los cuales reposan focas y transitan pingüinos.



9. Un buzo y dos lobos antárticos

La inmersión submarina es importante para registrar qué especies viven debajo de esas heladas aguas. Los buzos solo pueden permanecer de 15 a 20 minutos en el océano antártico y utilizan un traje seco para aislar el frío.



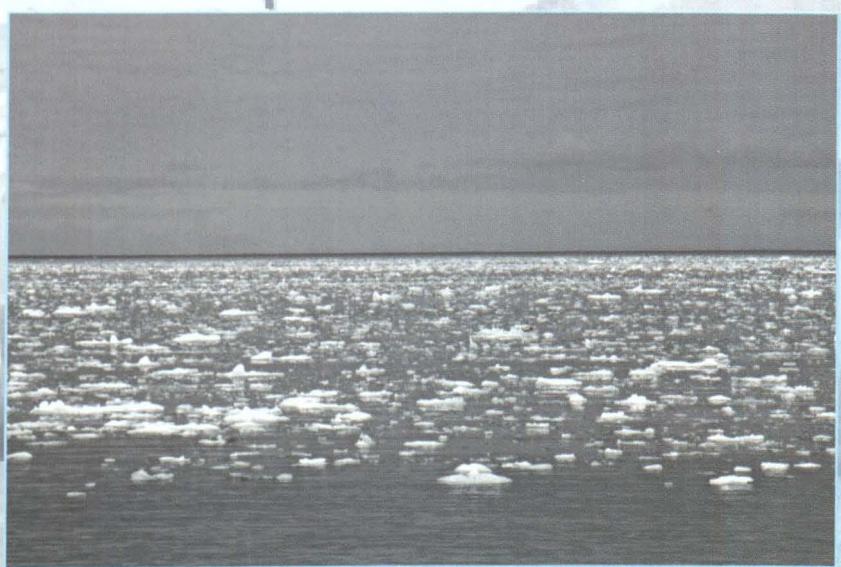
10. Pingüinos barbijo durmiendo

Una adorable siesta de a tres en la Ensenada Mackellar, frente a la Estación Científica Machu Picchu.



11. Pingüino Rey

Los pingüinos Rey y Emperador habitan muy al sur de la Antártida, sin embargo este llegó inesperadamente a la península y fue en aquella temporada, el único en su especie. Se sentía literalmente el rey.



12. Ensenada Mackellar

A veces, ese continente tan extremo, nos brinda escenarios de paz, de mucha calma. Hay momentos en los que parece que nada pasa.



13. Estructuras de des-hielo

El glaciar "Knosco" se parte y se refleja sobre su propia laguna, su deshielo.



14. Transparencia

En el fin del mundo se pueden observar diferentes formaciones y texturas de hielo. Esta es la piel del frío.



15. Cambio de piel

La foca Weddell son conocidas por realizar profundas inmersiones. Alcanzan los 600 metros de profundidad y pueden contener la respiración hasta 60 minutos. Cuando salen a descansar pueden dormir durante horas.



16. Lobo Antártico

Es una de las especies más nerviosas y agresivas de la península antártica. Su nombre científico es *Arctocephalus gazella*. Los machos pueden llegar a medir hasta 2 metros y pesar más de 200 kilos, mientras que las hembras miden hasta 1,40 metros y apenas superan los 50 kilos.



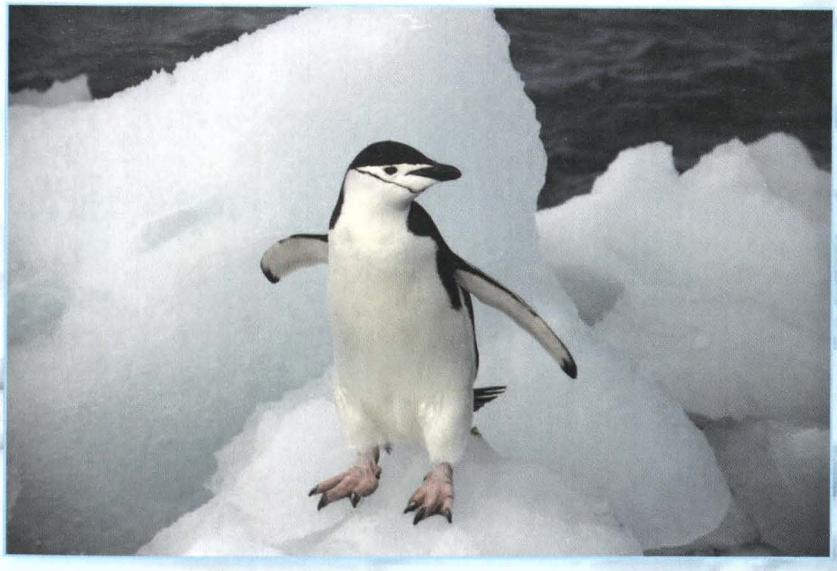
17. Ave depredadora y carroñera

La Skua, conocidas científicamente como *Catharacta skua* se alimenta de peces, gaviotines y pingüinos jóvenes o enfermos.



18. Formación de skuas

La laguna Knosco –que nos brinda el agua- también se congela. Cuando esto sucede la Estación Machu Picchu se queda también sin agua.



19. Un abrazo polar de un pingüino barbijo

Son llamados así por esa línea negra que les dibuja una barbilla. Su nombre científico es *Pygoscelis antartica* y pueden llegar a medir hasta 76 centímetros.



20. Comunicación natural

A veces parece que los animales y la naturaleza se entienden. En esta foto, ambos rugen por algo.
Tengamos conciencia, protejámoslos.



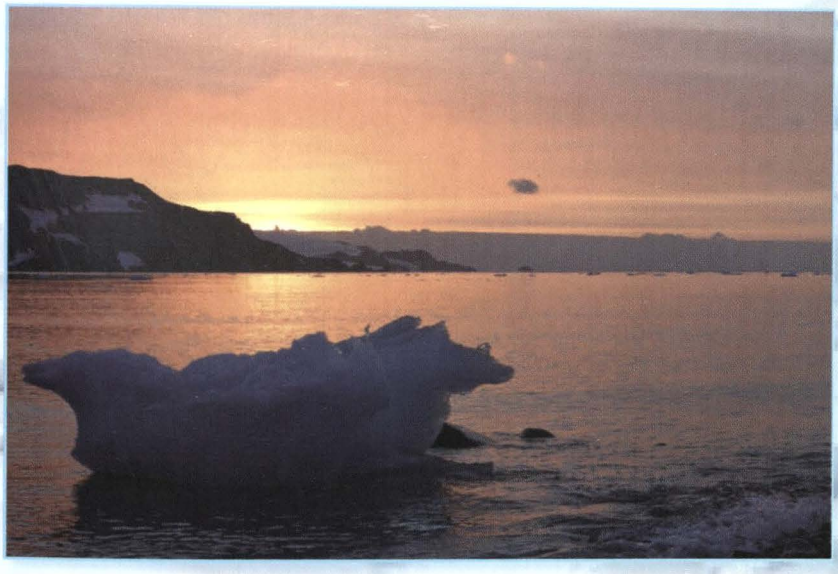
21. Skuas en posición de alerta

Las skuas son unas agresivas aves que vuelan hasta la Antártida para reproducirse. El Perú junto con Brasil, Chile y Argentina estudia los contaminantes persistentes en las plumas de estas aves.



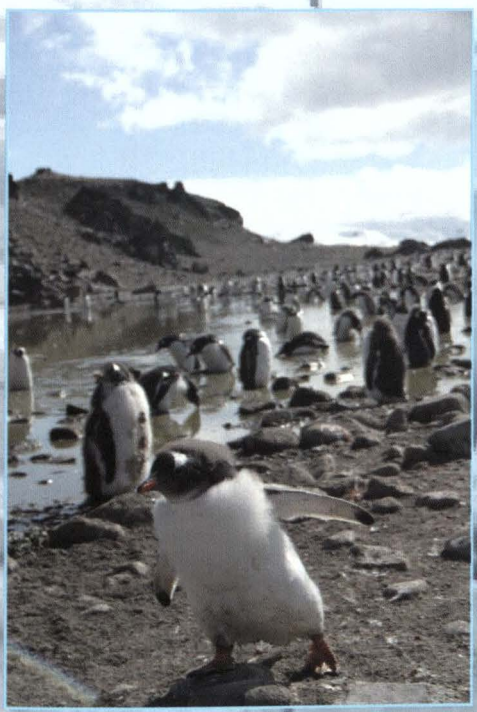
22. Skua pa comer

Skua al acecho. Sin extender las alas se acerca sigilosa hasta su presa. Esta vez, el pingüino despertó y se salvó.



23. Amanecer:

La mayor parte del tiempo el blanco cielo se confunde con los glaciares. Éste fue el único amanecer a colores.
Hora: 5:00am



24. Nido de pingüinos

Unas horas después, un pequeño arco iris ilumina un nido de pingüinos papua que recién empiezan a crecer y a cambiar de piel.



Doctrina Marítima:
experiencias que explican el fenómeno marítimo



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

"La ciencia genuina, hasta donde alcanza su verdadera doctrina, carece de profundidad. La profundidad es cosa de la sabiduría". Edmund Husserl (1931)

Introducción

Abordar el tema de *doctrina* en general tiene sus complicaciones, pues nos recuerda con precisión extrema la acepción fundamentalista del término: exigencia intransigente de sometimiento a una doctrina, y, por tanto, promueve posiciones radicales, para algunos de rechazo por referencia a la reeducación de personas en un contexto sin espacio a la pluralidad de opiniones, y para otros de sentido positivo, por ser fuente del conocimiento y del derecho –por ser guía que influye pero no determina la vida de relación humana–.

Esta última connotación del término, que motiva desarrollar el presente artículo en relación directa con el ámbito marítimo, nos permite comprender y definir la doctrina en forma libre y abierta al pensamiento estratégico marítimo, pues no admite reglas que obliguen –como normas pétreas de fe religiosa o de reglamento castrense– sin el razonamiento previo, sino opiniones empeñadas en explicar el fenómeno marítimo, entendido como toda manifestación de la realidad marítima, objeto de experiencia sensible y estudio.

El contenido del artículo que se presenta tiene dos partes: una conceptual, que pretende ubicar al lector en el fondo y la forma de la disciplina de estudio e investigación del fenómeno marítimo, y la parte final, dedicada a la fase orgánica del equipo de estudio, que recoge principios y valores que orientan cómo conformar grupos empeñados en analizar corrientes de pensamiento, así como acumular experiencias.

Por último, solo cabe recordar durante la lectura del artículo, que la actitud libre al pensamiento y abierta a la crítica nos ha permitido abordar el tema, revisando contenidos y desarrollando planteamientos, así como contribuyendo a la docencia para la enseñanza y el aprendizaje del tema, con perseverancia y entusiasmo.

1. Generalidades

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define *doctrina* en tres acepciones útiles a este ensayo, primero como enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría, y finalmente como opinión de uno o varios expertos acerca de una materia; así mismo, define la palabra *dogma* como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión (RAE, 2013). Asociamos los conceptos de doctrina y dogma por encontrar estrecha vinculación, esencialmente valorativa y de relativa vigencia en el tiempo de la última respecto de la primera; sin embargo, descartamos toda connotación impositiva de ambos términos, objetos de juicio crítico para nuestra propia definición.

El término *doctrina marítima* ha sido concebido como el conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicada al medio marítimo, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, genera métodos y procedimientos que facilitan comprender y explicar las actividades destinadas a alcanzar una finalidad específica: la defensa y el desarrollo marítimo. Este término lo ubicamos en una definición de doctrina teórica, especulativa y racional, empeñada en explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas con un enfoque multidisciplinario, según las leyes de las llamadas ciencias de la libertad. (Kant, 1785)

La estrecha relación entre el estudio de las corrientes de pensamiento estratégico en constante evolución aplicadas al medio marítimo, y su enseñanza, nos motivan necesariamente a cultivar la doctrina marítima como disciplina de estudio e investigación científica —prioritariamente cualitativa— del conocimiento,

que se centra en expresiones culturales y experiencias que influyen y fundamentan las actividades marítimas, esto es, relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables en el país.

Los principios y valores supremos que vinculamos con el desarrollo del concepto de doctrina marítima que se expone, han sido tomados de la parte dogmática de la

Constitución Política del Perú vigente, los mismos que corresponden a justicia, dignidad, libertad, igualdad y diversidad (CPP, 1993), y en cuanto al desarrollo orgánico que se propone, son los valores prioritarios para el trabajo en equipo, como: experiencia, responsabilidad, solidaridad, cooperación y tolerancia.

> "... disciplina de estudio e investigación científica preferentemente cualitativa, empeñada en el análisis de experiencias sensibles y expresiones culturales que explican el fenómeno marítimo, a fin de alcanzar la apreciación objetiva de la realidad marítima".

Abordar el desafío de estudiar e investigar diversos aspectos de la realidad marítima, perfeccionando nuestro pensamiento estratégico (Bruce et al, 2000), tanto en visión retrospectiva a través del estudio casuístico de la historia marítima como en visión prospectiva por el proceso de planeamiento estratégico, ha sido el motivo central para revisar esta propuesta (Doig, 2005), que vinculando hechos del pasado con el presente nos permitan proyectarnos al futuro con visión estratégica en el ámbito marítimo.

2. Análisis y relaciones conceptuales

Sistematización y difusión

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

Expresiones del fenómeno marítimo

El estudio del fenómeno marítimo parte de la descripción de entidades y cosas de la realidad presentes a la intuición intelectual, y es a través de la experiencia de tales expresiones culturales en un contexto esencialmente social, que se pretende captar la esencia objetiva de la realidad marítima, objeto de estudio e investigación que trasciende a la propia consciencia subjetiva. En síntesis, fenómeno es objeto de la experiencia sensible (percepción) —manifestación presente a la conciencia de un sujeto—, y realidad es objeto del fenómeno —entidades y cosas presentes que trascienden la consciencia subjetiva. (Husserl, 1931)

"... el fenómeno marítimo, entendido como toda manifestación de la realidad marítima, objeto de experiencia sensible".

Temática de la doctrina marítima

Los diversos estudios teóricos que persiguen explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas en el país y en la región, agrupados por expresiones políticas, económicas y culturales de un fenómeno contextualmente social vienen a constituir la característica temática de la doctrina marítima, útil para la lectura y análisis de sus estudios. Por expresiones culturales entendemos las manifestaciones colectivas de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo económico, político, artístico, científico, industrial, alcanzado en una época y en un contexto social. De esta forma, la configuración básica para el estudio de la doctrina marítima comprende dos partes, una teórica y otra orgánica.

Parte teórica de la doctrina marítima

La parte teórica del estudio de expresiones culturales y experiencias sensibles en el ámbito marítimo es recipiente de la doctrina como fuente de conocimiento especulativo y racional, que hace posible la interpretación y comprensión de principios y normas que explican el fenómeno marítimo, tanto de hecho como de derecho –público y privado–, a través de las actividades marítimas en el país y el mundo.

Fuente del conocimiento especulativo y racional

Por analogía, entendida por aplicación de iguales consecuentes a antecedentes semejantes, encontramos semejanza entre la doctrina jurídica como fuente del Derecho; esto es, como procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre sujetos —individuales y colectivos— (Rubio, 1999), con la doctrina marítima como fuente de conocimiento que explica el fenómeno marítimo, y de razonamiento que permite obtener las mismas consecuencias en la disciplina de estudio, vale decir, en procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre las personas –naturales o jurídicas– en el ámbito marítimo.

Parte orgánica de la doctrina marítima

El diseño de la parte orgánica para el estudio de la doctrina marítima debe satisfacer el trabajo intelectual organizado y valorativo en equipo de profesionales dedicados a la investigación y desarrollo del pensamiento estratégico marítimo (Frieschknet, 1978), con la finalidad de: (1) contribuir a la adopción de un lenguaje formalizado orientado a preparar la enseñanza (propedéutica) de la doctrina marítima, (2) perfeccionar el empleo del método (metodología) adecuado a sus procesos, y (3) definir conceptos filosóficos (dogmática) que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales. El concepto de intereses marítimos nacionales ha sido definido en función del pensamiento estratégico aplicado como relación de tensión entre instituciones estatales o privadas en el ámbito marítimo, que aspiran a satisfacer necesidades mediante beneficios requeridos (Doig, 2010).

Equipo multidisciplinario

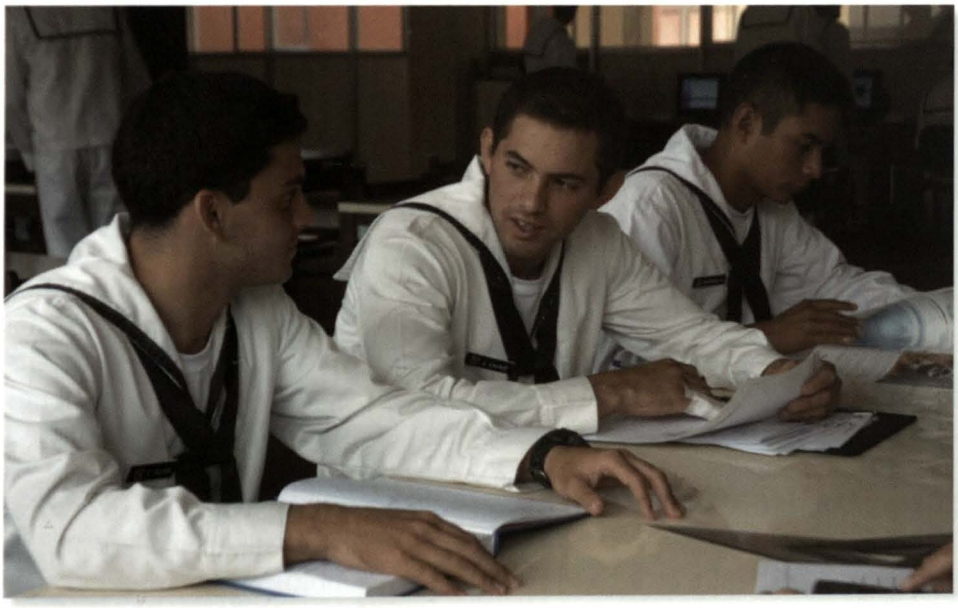
Por otro lado, el diseño orgánico de un equipo de estudio en doctrina marítima debe responder a la necesidad de atender requerimientos sobre metodología y sistematología de procedimientos y procesos para estudios, investigaciones y procesos de planeamiento estratégico en constante desarrollo —tanto al interior de la organización como fuera de ella—, así como para guiar procesos y procedimientos de trabajos intelectuales en forma permanente y continua, contribuyendo a la instrucción especializada y a la investigación científica de diversas disciplinas de estudios estratégicos y marítimos, aplicando prioritariamente enfoques cualitativos. (Hernández et al, 2010)

El planeamiento estratégico: público y privado

Así mismo, el desarrollo de una doctrina marítima debe responder a la necesidad institucional de sistematizar y explotar información, conocimientos y experiencia acumuladas, y la que se pudiera obtener o generar sobre principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas científicas de estudio, a fin de contribuir a la instrucción, a la investigación y al proceso del planeamiento estratégico marítimo institucional, tanto público como privado. (CEPLAN, 2005).

Síntesis del concepto orgánico

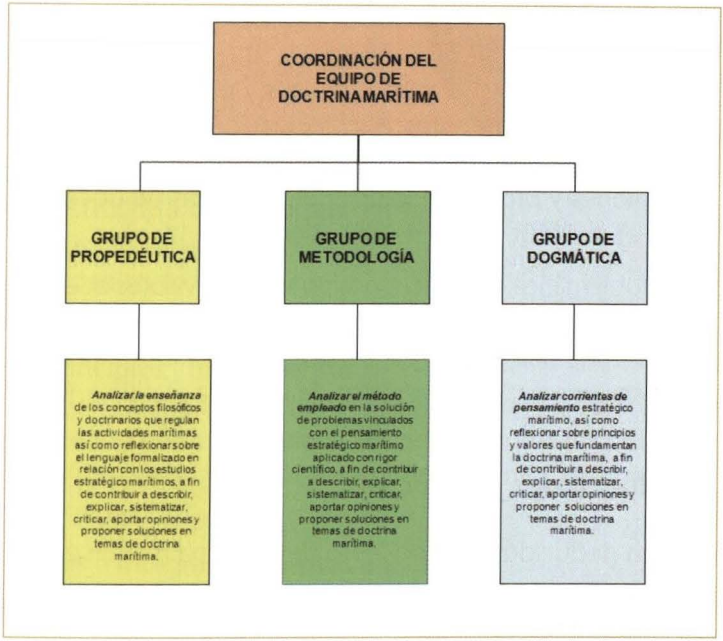
La enseñanza de la doctrina marítima como disciplina de estudio, el rigor del método de investigación científica aplicado, así como el análisis de las nuevas corrientes del pensamiento estratégico marítimo, tanto nacionales como internacionales, deben ser aspectos esenciales de nuestro desarrollo profesional y organizacional compartido en tres áreas de estudio: (1) propedéutica, dedicada a preparar la enseñanza de la doctrina marítima; (2) metodológica, empeñada en el desarrollo de procesos y procedimientos de estudio, planeamiento e investigación, y (3) dogmática, dedicada a profundizar y desarrollar fundamentos de doctrina marítima.



Doctrina: enseñanza y aprendizaje.

Estructura orgánica de la doctrina marítima

La estructura orgánica para el estudio de la doctrina marítima, implica desarrollar grupos de análisis y reflexión, enfocados en actividades vinculadas a los objetivos y funciones contenidos en la concepción orgánica de la disciplina con visión de futuro, a fin de contribuir a satisfacer intereses institucionales y nacionales. (Hofer, 1985)



Estructura de un equipo de estudio e investigación, que cultiva valores de experiencia, responsabilidad, solidaridad, cooperación y tolerancia.

3. Síntesis y concepción orgánica

a. Concepto y alcances

Estudio e investigación que describe, explica, sistematiza, critica, aporta opiniones y propone soluciones en favor del conocimiento del fenómeno marítimo, contribuyendo a la docencia, innovación y al planeamiento estratégico en al ámbito marítimo nacional —público y privado—.

La finalidad de la disciplina determina las funciones principales para estructurar el equipo de estudio. Dado que los objetivos de tales propósitos son

múltiples, se deberán priorizar a fin de establecer funciones específicas necesarias para cada grupo de enfoque, tales como:

(1) Analizar la enseñanza de los conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades marítimas, así como reflexionar sobre el lenguaje formalizado empleado en relación con los estudios estratégico marítimos (MGP, 2001), (OEA, 1968) y (O'Loughlin, 2000), a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima.

(2) Analizar el método aplicado a los procesos y procedimientos empleados en los estudios, planeamientos e investigaciones estratégico-marítimas, con el objeto de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima. (Hernández et al, 2010)

(3) Analizar la problemática que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico-marítimo de la organización, para así contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima. (CEEM, 2012)

b. Objetivos, funciones y estructura

(1) Los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima para operativizar el equipo de estudio de doctrina marítima, son:

Doctrina y estrategia marítima

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

Doctrina como disciplina de estudio

Estudiar y comprender la relación existente entre la doctrina como fuente de conocimiento y los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima como disciplina de estudio.

Concientización de la doctrina

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

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

(2) Las funciones principales para el equipo de estudio de doctrina marítima han sido predeterminadas con el propósito de articular la estructura de su organización, buscando así alcanzar los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima, y son:



Grupo de estudio e investigación en doctrina marítima, cuyo lema es «experiencia y sabiduría».

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

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

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

Criticar y aportar opiniones
Mostrar deficiencias, incoherencias y eventuales contradicciones de las formas y procedimientos estratégicos utilizados, así como brindar posibles soluciones a los problemas que se planteen, a través del riguroso juicio crítico de la situación estratégica en el ámbito marítimo.

Conclusiones

a. La doctrina marítima es disciplina de estudio e investigación científica preferentemente cualitativa, empeñada en el análisis de experiencias sensibles y expresiones culturales que explican el fenómeno marítimo, con el propósito de alcanzar la apreciación objetiva de la realidad marítima.

b. Las partes componentes de la organización del equipo de esta disciplina se deben articular funcionalmente con su concepción orgánica y valores como elementos, así como integrar sistémicamente con la misión de la organización como componentes del organismo al que pertenecen como un todo, en la siguiente forma:

(1) Necesaria organización del equipo de estudio en grupos de enfoque, para orientar el esfuerzo total en armonía con los principales objetivos institucionales, permitiendo determinar grupos competentes en funciones específicas;

(2) Equipo estructurado internamente en grupos, enfocados en temas puntuales y correspondientes a cada función específica de la disciplina en tres áreas de análisis:

(1) Propedéutica, (2) Metodología y (3) Dogmática.



La docencia cooperativa suma esfuerzos y capacidades

Bibliografía

- Bruce, Andy y Landon, Ken (2000). *El Pensamiento Estratégico*. México: Grijalbo.
- Congreso de la República (2005). *Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)*. Lima: Autor.
- Congreso de la República (1993). *Constitución Política del Perú*. (Edición Oficial). Lima: Editora Perú. Consulta 18/2/2013. http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (2001). *Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima*. Lima: Autor.
- Doig, Jean Jesu (2005). *Doctrina Marítima: Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico-marítimo*. Revista de Marina, 98(2), 15-27.
- Doig, Jean Jesu (2010). *Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades*. Revista de Marina, 103(1), 67-87.
- Frieschknet, Federico (1978). *Organización*. Argentina: Editorial El Ateneo.
- Hernández, Roberto y otros (2010). *Metodología de la investigación*. (5ª. Edición). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, SA de CV.
- Hofer, Charles (1985). *Planeación estratégica: Conceptos analíticos*. Colombia: Editorial Norma S.A.
- Husserl, Edmund (1985). *Meditaciones cartesianas; introducción a la fenomenología*. Traducción del alemán José Gaos. Madrid: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1931).
- Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos - CEEM del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú - IEHMP. (2012) *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: Autor.
- Junta Interamericana de Defensa de la OEA (1968). *Diccionario de Términos Militares en Español*. (Publicación T-294 de la JID). Washington: Autor.
- Kant, Immanuel (1973). *Cimentación para la metafísica de las costumbres*. Buenos Aires: Editorial Aguilar. (Versión original 1785).
- O'Loughlin, John (2000). *Dizionario di geopolitica*. Trieste, Italia: Asterios Editore.
- Real Academia de la Lengua Española (2011). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE)*. Consulta 20/2/2013. http://buscon.rae.es/drael/
- Rubio, Marcial (1999). *El Sistema Jurídico*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.





difício MINDEF en el Campo de Marte
desfile patriótico

Evolución de la defensa nacional en el campo no militar



Capitán de Corbeta
GREGORY PAREDES SAAVEDRA



Preámbulo

El siguiente artículo se ha desarrollado en base a experiencias laborales y como corolario de un trabajo constante y progresivo en la Dirección General de Política y Estrategia del Ministerio de Defensa, en la cual tuve el privilegio de cumplir servicio como Oficial Superior de la Armada —desde enero de 2009 hasta julio de 2012—, el mismo que tenía por objeto aportar planteamientos que contribuyan a la potenciación de la participación de las Fuerzas Armadas (FF. AA.) en el Desarrollo y la ***inclusión social*** en el país, tratando de implementar un esquema de trabajo que ayude al cumplimiento de objetivos nacionales en este aspecto.

Asimismo, en su desarrollo también contemplamos artículos anteriormente escritos por el suscrito en diversas revistas de las FF. AA., culminando el presente escrito con la concreción de los temas que se deseaban impulsar en el más alto nivel, definidos mediante lineamientos dados en la voz del propio Presidente Constitucional de la República y Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas.

En ese sentido, y como parte del artículo, queremos plasmar en letras algunas ideas que nacieron como fruto de experiencias personales, demostrando una simbiosis relevante entre las FF. AA. y las poblaciones excluidas del país, en el ámbito del Desarrollo; además, se considera el escenario en donde actúan

"...las FF. AA. han sido creadas para defender la soberanía del territorio patrio, dar Seguridad a la nación y, en caso sea requerido, cumplir funciones para el control del orden interno. Como otra obligación, se le encarga contribuir al desarrollo socio-económico".

los protagonistas involucrados, con los cuales se obtienen resultados positivos en la inclusión social, comprobando en el campo la estrecha y directa relación existente entre los factores de Defensa, Seguridad y Desarrollo, recalcando ahora más que nunca la importancia requerida para que el potencial humano y material de las FF. AA. cumpla a cabalidad su función de contribuir al desarrollo socio-económico del país, complementando las actividades empresariales y otras que ya se vienen dando.

El artículo se enfoca bajo un contexto político, económico, social y militar, y, a su vez, es desarrollado en partir de la realidad nacional, dando una visión primigenia de cómo se puede emplear en el futuro el potencial humano y el liderazgo con el que son formados los miembros de las FF. AA., para, consecuentemente, contribuir al Desarrollo Nacional en las zonas y pueblos más olvidados y alejados de nuestro país, ganando terreno y acercándonos a la población, consolidando así nuestra imagen ante la sociedad civil y colaborando tangiblemente en la *inclusión social*.

Introducción

Constitucionalmente, las FF. AA. han sido creadas para defender la soberanía del territorio patrio, dar Seguridad a la nación y, en caso sea requerido, cumplir funciones para el control del orden interno. Como otra obligación, se le encarga contribuir al desarrollo socio-económico del país, siendo así que, dentro de las políticas de Defensa, se le viene prestando especial atención a esta función, con la finalidad de potenciar nuevas estrategias que sirvan de herramienta de Desarrollo al país, logrando objetivos nacionales en base a un esfuerzo concertado con los diversos sectores del Estado, asentando esta actividad en las zonas de pobreza y extrema pobreza, las cuales representan la principal preocupación estatal.

Antes de conocer el fondo conceptual del artículo, cuyo objetivo es difundir el innovador marco que deberá desarrollar el país con participación de las FF. AA. y PNP, por orden del Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y PNP a favor de la inclusión social, queremos antes referirnos a la ejecución de un proyecto productivo en la frontera del Putumayo formulado por el suscrito, que se originó luego de desempeñar el cargo en el periodo 2001-2003 como Comandante de la Cañonera Fluvial BAP "Amazonas" (CF-11), Unidad Naval de primera línea que resguarda la frontera con Colombia, el mismo que, a consecuencia del servicio prestado en la zona, nos permitió empaparnos de la problemática existente, buscando alternativas de desarrollo amazónico, logrando que estas poblaciones, aun con la falta de presencia del Estado, se conecten económicamente con el continente asiático a través de la exportación de peces ornamentales, recurso ingente que lo explotaron favorablemente.

Esto también demuestra, en parte, los orígenes conceptuales de la conjunción positiva y proactiva que se da entre las FF. AA. y el proceso de inclusión social, por lo que a razón de ello nos nace el interés académico y hemos fomentado, en la práctica, una relación de mayor énfasis entre las FF. AA. y el Desarrollo de las zonas excluidas del territorio peruano.

Es por eso que, después de efectuar un análisis de los antecedentes y objetivos del proyecto productivo cristalizado, se apreció que en este proceso se dieron acciones que sirvieron para la concepción de un segundo estudio, de nombre: "Nueva Visión de las FF. AA. en el Desarrollo Socio-Económico del Perú", el cual se encuentra en concordancia con la orientación dada por el sector Defensa y las políticas gubernamentales, en cuanto a la labor que cumplirán en lo referente al Desarrollo Nacional y la inclusión social, aportando además un marco adicional de referencia en el futuro trabajo a realizar, ya que la participación de las FF. AA. no solo implicará combatir las amenazas militares, ni trabajar solamente respecto a los roles tradicionales, sino que también el sector Defensa fomentará su participación directa en el ámbito no militar, en planes y programas de desarrollo socio-económico, puesto que los integrantes de las Instituciones Armadas son los mejores agentes del Estado peruano en conocer la realidad nacional, y tienen un contacto permanente con las zonas excluidas del país.

Seguridad

La Seguridad está establecida en la Constitución y se puede entender como salvaguardar la integridad territorial, ejerciendo soberanía, independencia e identidad nacional.

"La seguridad humana, en esencia, busca que los hombres y mujeres tengan el derecho de disfrutar de una vida larga y saludable, disponiendo de un nivel decoroso de existencia".

En el orden mundial, históricamente, al terminar la Guerra Fría surgieron muchos cambios que reordenaron la sociedad internacional; posteriormente, las guerras de Oriente Medio y el mundo musulmán ocasionaron conflictos internacionales con distintos intereses económicos, sociales y geopolíticos, liderados por la superpotencia EE. UU.

De esta forma aparece la Multidimensionalidad y el concepto de Seguridad Global, que en la región se vislumbra en la llamada seguridad cooperativa y seguridad corporativa, que tienen por objetivo enfrentar las nuevas amenazas como amenazas comunes, las mismas que se originan en un marco de distintas aristas, como aquellas que provienen de las marginaciones de diversos conglomerados y grupos sociales, políticos y económicos, quienes estallan en levantamientos, generando caos social e inestabilidad política, en la búsqueda de equidad en la satisfacción de las necesidades básicas del ser humano; en el caso del Perú, el propósito es alcanzar la justicia social de sus integrantes, constituyéndose esas personas semilla para otros fines políticos; por esta razón resulta conveniente e indispensable superar dicha problemática, proyectando soluciones en forma prioritaria en los campos de desarrollo social y económico, que determinen en su logro más alto, la *seguridad humana,* tan mencionada y priorizada a nivel mundial en el presente siglo.

La seguridad humana, en esencia, busca que los hombres y mujeres tengan el derecho de disfrutar de una vida larga y saludable, disponiendo de un nivel decoroso de existencia, así como de la oportunidad de adquirir conocimientos para participar en otras opciones que contribuyan a dar un mejor sentido a su existencia, haciendo uso de su derecho a la libertad económica, social y política, y del necesario auto respeto personal, que les garantice la vigencia de sus Derechos Humanos.

Por todo ello, se debe propugnar un Desarrollo que ubique al hombre en su dimensión humana, donde el crecimiento económico se traduzca en la mejora de sus condiciones de vida colectiva, teniendo los servicios básicos al alcance de la

colectividad. Es decir, que se aspira al desarrollo conjunto de todas las personas y de cada persona sobre la base de principios éticos y morales, y que el desarrollo ecológico que se busca, garantice la sustentabilidad de los recursos naturales con visión de futuro.

Como podemos apreciar en un nuevo contexto —ya explicados en artículos escritos anteriormente en la Revista de Marina por el suscrito— la Seguridad Nacional, Seguridad Regional y Seguridad Global se concatenan y enmarcan sus objetivos bajo las mismas líneas maestras que son: fomentar el desarrollo económico, dar seguridad a las poblaciones controlando las actividades ilícitas y sus consecuencias, y produciendo, por ende, una mejor perspectiva, a fin de poder enfrentar a las amenazas comunes y/o nuevas amenazas.

Liderazgo y Desarrollo

El liderazgo es un tema de notable relevancia en la instrucción del personal militar; 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 lo cual 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 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 dándole las pautas y lineamientos para que se pueda profundizar y poner en práctica las características del "líder", que en un futuro servirá de pilar fundamental en las labores al servicio del Estado peruano, así como en 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 más profunda.

En tanto, en los últimos 30 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 a 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 presentes en el escenario.



Diagrama: Nueva visión de las FF. AA. en el marco del desarrollo nacional.

Hoy la historia y la realidad nacional nos enfrentan con un nuevo reto: el derrotar y superar el lastre que tenemos todos los peruanos como país, los altos índices de pobreza, que se ve reflejada en las zonas donde la ausencia del Estado es notable, y paradójicamente la única presencia y representación estatal personificada es la de un militar o 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, su poca preparación intelectual y poco acceso a la información, los hace pueblos descabezados— convierte a los efectivos castrenses intrínsecamente en líderes para la gente del lugar, al

punto que estos grupos sociales suelen buscar en el personal militar-policial cualquier tipo de ayuda, asesoramiento, ya sea técnico, de seguridad u otros apoyos.

Pero como ya hemos visto, 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 diversos organismos del Estado, que los lleve a un intercambio de ideas, que tendría como objetivo, entre otros, efectuar planes y proyectos de Desarrollo humano, conforme las zonas lo permitan, contemplando la riqueza que posean. Paralelamente, se deberá evaluar la creación de un marco legal específico, con la finalidad de poner los candados al más 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 que luego, personal técnico especializado de otros sectores realice el trabajo que le corresponde, entrelazando una cadena solidaria cuyo objetivo será el Desarrollo de los pueblos recónditos de la patria, materializando palpablemente un tema contemporáneo que dice "la mejor Defensa es el Desarrollo".

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 que se pueda 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 aún, requerido sustancialmente en las empresas, a fin de acogerlos

"... últimamente existe una fuga de talentos indiscriminada de jóvenes oficiales y subalternos, y 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 les demandaría buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar".

como parte de su equipo, una vez culminados sus servicios de acuerdo con la ley en las Instituciones militares en las que se desempeñaron.

Dicho personal captado para trabajar en la vida civil, aparentemente no tiene relevancia institucional; incluso es motivo de satisfacción para dicho personal encontrar en la empresa civil mejores condiciones económicas y ser reconocidos por el resto de los integrantes, considerando además que tendrían un futuro mejor en estos nuevos rumbos en su vida; sin embargo, lamentablemente 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, y 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 les demandaría buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar, con el objetivo de paliar esta coyuntura negativa. En su mayoría, los jóvenes oficiales y subalternos que se retiran, tienen una buena formación en *liderazgo,* la misma que es deseada y aprovechada por empresarios para beneficiar a sus empresas.

Estos miembros de las Instituciones castrenses, luego de prestar servicios en sus respectivas Instituciones, solicitan su pase a situación de retiro y se les 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 a que provienen de prestigiosas Instituciones del Estado. Entonces, cabría preguntarnos:

¿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 puedan así desarrollar su intelecto en favor de los más pobres?

Es allí adonde 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 inclusión social en el campo no militar, liderando proyectos de Desarrollo humano para el bienestar del Perú.

De seguro esta posición será discutible, tomando en cuenta netamente las remuneraciones —a pesar de que el presente Gobierno viene haciendo los esfuerzos necesarios para paliar tal situación—, y surgirá la pregunta: ¿Cómo el Estado nos puede exigir más, si tal esfuerzo no se refleja de una manera equitativa en nuestros sueldos a fin de mes, caso contrario a lo que sucede en las empresas privadas?

Dicho cuestionamiento puede tener sustento, pero no debemos llorar sobre la leche derramada, sino buscar soluciones, ya que pensar como inicialmente se plantea, sería ser egoísta o poco agradecido con nuestra Institución y nuestra patria, además de mantener un juicio sesgado y no buscar una solución al problema, sino evadir y deslindar responsabilidad, argumentando el problema económico como un escape a la falta de ingenio y a poner el hombro por la Institución y nuestro país, que nos formó y nos capacitó, constituyéndonos 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 Estados Unidos—; lógicamente, después de esto esperaré recibir los reclamos de 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, y 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. Por tanto, 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, les deseo suerte en sus nuevos planes de vida; pero la idea de poner en la palestra esta coyuntura institucional, no es con ánimo de pronunciarme en contra de las decisiones de algunos ex integrantes de los Institutos, puesto que ello 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 y no se pueden dejar pasar por alto. Por el contrario, si empezamos —como lo expongo a continuación— a cambiar esquemas, esta situación podría revertirse y, como consecuencia, ayudar en la inclusión social y el Desarrollo, en el campo no militar de la Defensa.

Realidad en el sector Defensa

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, y hoy, la inclusión social. Buena parte del presupuesto general de la República está dirigido a ello, y la partida correspondiente al sector Defensa ha tenido mejoras, no las deseadas, ni las requeridas, pero al menos se han dados partidas importantes para su proceso de modernización, y para atender las remuneraciones del personal.

Desde hace algunos años la clase política que dirige democráticamente las riendas del país, no ha considerado por conveniente invertir en potenciar o adquirir material bélico. Si bien esta decisión ha sido respetada por parte de las FF. AA., 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, conscientes de que los argumentos presentados serán para la mejora de nuestro Perú, y que al final se consiga la designación de un mayor presupuesto para el sector Defensa.

Es por ello que hay que considerar lo siguiente: si tanto preocupa al Estado disminuir los índices de pobreza y lograr la inclusión social en el país, constituyéndose ello en un tema prioritario de interés nacional, y puesto que 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—, ya que 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, 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 inclusión social y en la reducción de la pobreza, siendo parte directa de la solución en esta falencia de la vida nacional.

> "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, y hoy, la inclusión social".

Esto representará un argumento adicional y trascendental con relación a los 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 podrían 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 para el Desarrollo del país.

Entonces, luego de iniciarse el cumplimiento de esta política de Desarrollo, los resultados serán vistos en 10 o 15 años; no es inmediato, pero esa es la visión del estadista: trabajar considerando como mínimo estos tiempos. En efecto, 10 o 15 años transcurridos son considerables para la vida de las personas, pero para la vida de un país, es solo un tiempo inicial y referencial para ver logros, y que estos repercutan tangiblemente en el Desarrollo del Perú y sus pueblos.

Resaltando que todos los peruanos, y más aún aquellos que formamos parte activa de la función pública y nos desarrollamos por ella, debemos sensibilizarnos

"El concepto actual de "Seguridad" se describe como la condición necesaria por la cual los gobiernos deben tomar acciones con el objetivo de velar por la paz, la libertad y la inclusión social en el país"

socialmente, tomando conciencia y dando 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. Se debe tener presente que no somos los últimos de ayer, sino que somos los primeros del mañana; que solo cabe progresar cuando se piensa en grande, y que 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.

Lineamientos del sector Defensa en el campo no militar

El sector Defensa trabaja sobre la base de dos pilares fundamentales: la parte militar, la cual encarga —bajo su supervisión y control— al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CC. FF. AA.) la responsabilidad de planear estrategias para la guerra; y las políticas de Desarrollo en el campo no militar, de acuerdo con su competencia en el país.

El Ministerio de Defensa (MINDEF), dentro de sus lineamientos sectoriales, ha dado, mediante documentos oficiales, claras disposiciones para apoyar la política nacional del Gobierno a favor de la inclusión social, entre las que resaltaremos la utilización de algunos conceptos, que se constituirán en la columna vertebral de las actividades no militares, en las que dicho sector deberá circunscribir su trabajo a ejecutar, aparte de las actividades empresariales y otras que se vienen realizando, como repetimos en líneas anteriores:

Inclusión Social (IS).- Es un proceso importante a considerar dentro de la Defensa, Seguridad y Desarrollo Nacional, el cual permitirá a las poblaciones de pobreza y/o extrema pobreza, lidiar contra este flagelo, contando con el apoyo e intervención de los diferentes niveles de Gobierno, mejorando su calidad de

vida en los aspectos de alimentación, salud, educación y vivienda. Este proceso es aplicable a la reducción de la pobreza y a la generación de empleo, con una visión integral de Desarrollo.

Defensa, Seguridad y Desarrollo.- Estos tres ámbitos están vinculados directamente, y no pueden conducirse independientemente, dado que no existe Desarrollo sin Seguridad, y Defensa sin Desarrollo. El concepto actual de "Seguridad" se describe como la condición necesaria por la cual los gobiernos deben tomar acciones con el objetivo de velar por la paz, la libertad y la inclusión social en el país, estableciéndose que las características principales de la Seguridad son: permanente, prioritaria, proactiva e integral.

Operaciones de Desarrollo Social (ODS).- Son actividades integrales y sostenibles, que desarrollan las Instituciones del sector Defensa, bajo el marco de la filosofía que se indica en el gráfico sugerido, con el objetivo de contribuir a la política nacional de inclusión social. Ellas serán apoyadas con la creación y funcionamiento de las "Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional" (BADEN).



Diagrama MINDEF – filosofía.

Operaciones de Ayuda Humanitaria (OAH).- Son acciones de auxilio y alivio social que planea, coordina y supervisa el MINDEF, mediante las cuales se desea mejorar las condiciones de vida de poblaciones afectadas por desastres naturales, o de menores recursos y carencias; promoviendo la participación activa de todos los sectores, de autoridades regionales, locales, del CC. FF. AA., de las II. AA., así como de la sociedad en general; colocándolas en la posición de alivio a sus necesidades básicas y urgentes, para promover un desarrollo económico y social sostenible, que contribuya a reducir la pobreza y logre su inclusión social.

Acciones Cívicas (ACV).- Son actividades de carácter cívico-militar que realizan el CC. FF. AA. y las II. AA. bajo la supervisión del MINDEF, promoviendo la imagen institucional y fomentando la identidad nacional. Contribuyen con el Estado en los planes de desarrollo económico y social; esto incluye lo siguiente:

Actividades de Gestión (AG).- Son aquellas que realizan los miembros del CC. FF. AA. y de las II. AA. que prestan servicio en zonas alejadas del territorio nacional, orientando y atendiendo los requerimientos de las autoridades sobre las necesidades de sus poblaciones, teniendo en cuenta los protocolos y canales respectivos, presentándolos ante los entes encargados del Estado para su acción.

Procesos de Educación (PED).- Son contribuciones del CC. FF. AA. y de las II. AA. en áreas donde la participación del sector Educación es mínima o en algunos casos no existe, para lo cual sus miembros podrán colaborar con la ejecución de actividades relacionadas con la educación o instrucción de la población, orientadas a la alfabetización o al desarrollo de actividades productivas, respectivamente.

Proyectos de Desarrollo (PDE).- Son aportes individuales o colectivos del personal del CC. FF. AA. y de las II. AA. en la inclusión social del país, en zonas donde la presencia del Estado es poca o casi nula. Ello permite la identificación de focos productivos, y, como consecuencia, orientar y brindar asistencia técnica a las poblaciones, lo cual se ve reflejado en la formulación de proyectos de desarrollo económico.

Como complemento del trabajo, el MINDEF dictará disposiciones, a fin de concientizar, motivar e incentivar al personal en la formulación y presentación de proyectos de Desarrollo, a partir de la identificación de focos productivos y potencialidades de la zona donde prestan servicio, convirtiéndose en promotores y vehículos integradores del Desarrollo, así como también en generadores de recursos económicos de las zonas excluidas del país.

El CC. FF. AA. y las II. AA., a través de proyectos de desarrollo económico formulados por su personal, fomentarán su participación complementaria en

las ODS, dando asistencia técnica y recursos de acuerdo con las previsiones presupuestales programadas, teniendo en cuenta que este apoyo se orientará a la inclusión social de la población y al fortalecimiento de la imagen institucional.

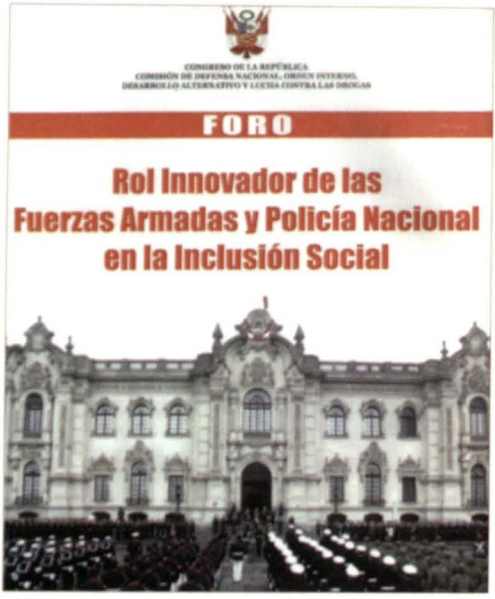
Los proyectos de Desarrollo serán presentados por el Comando ante el MINDEF, a fin de canalizarlos al sector competente para su ejecución, a través de profesionales y técnicos en la materia, integrando a los pueblos excluidos en el engranaje económico, e insertándolos en la población nacional económicamente activa.

"El MINDEF, mediante sus órganos encargados, promoverá e impulsará el planeamiento y ejecución de acciones de Desarrollo e inclusión social, coordinando también con los órganos encargados del Ministerio de Salud, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social y el Ministerio de Educación, entre otros".

De la misma manera, el MINDEF, mediante sus órganos encargados, promoverá e impulsará el planeamiento y ejecución de acciones de Desarrollo e inclusión social, coordinando también con los órganos encargados del Ministerio de Salud, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social y el Ministerio de Educación, entre otros. Estas actividades serán lideradas por el sector Defensa y complementadas multisectorialmente.

El MINDEF coordinará, con carácter intersectorial, con las instituciones públicas y privadas, la Policía Nacional del Perú (PNP), los gobiernos regionales y locales, etc., según sea el caso; promoviendo e impulsando la participación del sector y las instituciones a su cargo con los organismos mencionados en estas actividades conjuntas, buscando establecer una acción integral del Estado.

El MINDEF, delegará al CC. FF. AA. la formulación de la misión, organización y funciones de las unidades militares denominadas "Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional" (BADEN), a través de los Comandos Operacionales y los Comandos Especiales; y todo ello con recursos humanos y materiales de las FF. AA., que permitan apoyar a los programas sociales, de salud y acciones cívicas, en beneficio de pobladores de bajos recursos en zonas de menor desarrollo; así como en la preparación y respuesta inmediata en el proceso de la gestión de riesgo de desastres.



Para ello se identificarán las áreas geográficas donde priorizará su contribución al desarrollo socioeconómico y la inclusión social en el país, efectuando un diagnóstico situacional en sus zonas de responsabilidad, de acuerdo con los siguientes criterios: índice de pobreza, presencia del Estado, cantidad poblacional, calidad alimenticia, vías de acceso, medios de comunicación, infraestructura orientad a al área de salud, infraestructura orientada al área educacional, sistema de electrificación, sistema de saneamiento, fuentes generadoras de recursos, potencialidades de la zona, actividades de desarrollo, programas sociales, consolidación de las operaciones militares.

Corolario

Concluyendo el artículo, es importante resaltar —como corolario de lo precedentemente expuesto, reflejado en aportes, sugerencias y disposiciones que coadyuvarán esfuerzos y servirán para promover la inclusión social de las poblaciones que viven en zonas de pobreza, de frontera, áreas críticas y de menor desarrollo, con la participación del sector Defensa y las Instituciones Armadas— que todo este proceso se dio bajo órdenes dispuestas desde el más alto nivel de Gobierno; es así que nos percatamos de que en el trabajo a planificar era necesario establecer nuevas directivas y marcos legales específicos, con el propósito de aprovechar el dispositivo, composición y fuerza con las que las FF. AA. se desempeñan en todo el territorio nacional, en especial en las zonas mencionadas; así como también utilizar integralmente el potencial humano y recurso material de ellas para lograr el cumplimiento de metas que apoyen al Desarrollo.

El proceso de planificación se concluyó, luego del trabajo efectuado en el Viceministerio de Políticas para la Defensa-Dirección General de Política y Estrategia-Dirección de Apoyo al Desarrollo y Promoción de las Relaciones Civil-

Militar del Ministerio de Defensa, teniendo el visto bueno del excelentísimo señor Presidente Constitucional de la República, quien posteriormente lo dio a conocer ante la opinión pública nacional, tal como lo manifestaremos.

Lineamientos del Jefe Supremo de las FF. AA. y PNP en la participación de sus subordinados en la tarea de inclusión social

El día 26 de noviembre de 2012, en el auditorio "Los Incas" del Museo de la Nación, la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas del Congreso de la República, en coordinación con el Ministerio de Defensa y el Ministerio del Interior, organizó un evento académico relacionado con las perspectivas del rol de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en la inclusión social. Este evento tuvo carácter nacional, por lo que fue orientado a funcionarios del más alto rango de los tres niveles de Gobierno; así como también a los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, resaltando que la inauguración estuvo a cargo del señor Presidente Constitucional de la República.

En el marco de la citada inauguración, el Primer Mandatario, Ollanta Humala Tasso, dentro de su "Discurso de Orden", dio los lineamientos políticos y, en términos castrenses, su forma o cursos de acción en lo referente al innovador rol y participación de las FF. AA. y PNP en la inclusión social. En consecuencia, una vez que ellos han sido dispuestos desde la más Alta Magistratura del país, automáticamente se convierten en objetivos políticos, que obligatoriamente deben ser considerados en la "Gran Estrategia Nacional".

Al respecto, por la magnitud de lo dispuesto, es muy importante transcribir en su totalidad el citado discurso, ya que hasta hoy ningún mandatario ha mostrado su preocupación ni ha dado a conocer en forma específica y particular su posición como Jefe Supremo de las FF. AA. y PNP respecto al tema; dicha transcripción la hacemos con la finalidad de que los funcionarios de las Instituciones responsables y competentes, puedan orientar esfuerzos conjuntos para los respectivos diseños de esquemas de implementación y ejecución, ya que el esquema de planificación, en su mayor proporción, como lo hemos mencionado en párrafos anteriores, está previsto tal como lo viene promoviendo el sector Defensa y el Presidente de la Comisión de Defensa del Congreso de la República, organizadora de la actividad.

A continuación, el discurso del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, durante su participación en el Foro "Rol Innovador de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú en la Inclusión Social":

Lima, 26 de noviembre de 2012



Distinguida concurrencia, señores congresistas de la República, presidentes regionales, altas autoridades militares, policiales, queridos amigos:

En realidad, este es un foro importante, porque uno de los compromisos que asumimos para llegar al Gobierno fue el tema de la inclusión social.

El tema de la inclusión social no es solamente una palabra, el tema de la inclusión social es entender que la lucha contra la pobreza no solo se da en el marco y medidas puntuales, sectoriales, sino que hay un tema más profundo que es el tema de la inclusión social, que permite achicar la brecha de la desigualdad.

Latinoamérica no es la región más pobre del mundo; es la región más desigual del planeta. Y eso nos debe hacer reflexionar a todos. ¿Cómo hacer que cien soles en Lima valgan o presten las mismas oportunidades y servicios que cien soles en el VRAEM? ¿Cómo hacer eso si, como dicen, la cancha no está pareja, si el Desarrollo Nacional se ha concentrado en las zonas costeras y en algunas capitales del país, dejando el resto del país sencillamente en una situación de falta de presencia del Estado? Y no se quiere un cartel que diga Estado; lo que se quiere son obras de infraestructura, obras de saneamiento, obras en el área de salud, educación, etc.

Y eso es un desafío, no es un tema de triunfalismo; es un tema de reconocimiento de que este esfuerzo que hoy día nos coloca en la vidriera del mundo, como un país del cual se puede aprender, es el esfuerzo no de cinco o seis grandes multinacionales o empresas; es el esfuerzo del pueblo peruano que, poco a poco, muchas veces silenciosamente, desarrollando su economía local, desarrollando su economía regional,

ha logrado que hoy día los peruanos y las peruanas disfrutemos un poco más de calidad de vida.

La presencia del Estado no se norma solamente cobrando impuestos. La presencia del Estado se materializa cuando es el Estado el que norma la vida en comunidad. Donde no hay Estado reina la informalidad o reina la ilegalidad, porque no hay nadie quien la norme, quien norme la vida de acuerdo con el Estado de derecho; entonces se impone la ley del más fuerte o del más abusivo. Eso es lo que tenemos que revertir, por eso el concepto de inclusión.

La clave de este asunto es cómo llevamos el crecimiento económico, lo transformamos en Desarrollo. Crecimiento económico es plata, es tener liquidez; el Desarrollo es tener calidad de vida, y eso es de lo que tenemos que preocuparnos como Gobierno, como clase política. Por eso, el tema de inclusión social es una de las herramientas potentes que nos permite achicar la brecha de la desigualdad, para que esos cien soles en la capital del Perú puedan darle más servicios también o equipararlos con otras zonas como el VRAEM o zonas de frontera, etc.

Esta es una tarea titánica que tiene que realizar el Gobierno. Pues bien, el territorio nacional es grande: 1.3 millones de kilómetros cuadrados aproximadamente, y son pocas las instituciones del Estado que cubren todo el territorio nacional. Dentro de esas pocas instituciones que están presentes en todo el territorio nacional, en la sierra, en la costa, en la selva, estará la Fuerza Armada peruana, a través de su Marina, de su Ejército y de su Fuerza Aérea, así como está la Policía Nacional del Perú.

Hoy día tenemos entonces que preguntarnos: ¿Cuál es el rol de la Fuerza Armada en el desarrollo de una política de inclusión social?

La política de inclusión social tiene un órgano rector, que es el Ministerio de Desarrollo y de Inclusión Social, que hemos logrado crear en este Gobierno, con el apoyo del Congreso de la República. Este gran organismo rector de la inclusión social no puede desarrollar su política si no se apoya en otras Instituciones tutelares del país, como la Fuerza Armada. Por eso es importante la participación de la Fuerza Armada en lo que es la inclusión social.

La Fuerza Armada tradicionalmente ya participa en lo que es la inclusión social, el Desarrollo Nacional. A mí, personalmente, me ha tocado, en épocas de Alférez y de Teniente, alfabetizar, enseñar a leer a muchos de nuestros licenciados, a muchos de nuestros soldados que ingresaban al cuartel y no sabían leer ni escribir, pues eran analfabetos. Los oficiales teníamos que darnos tiempo para poder enseñarles con los manuales que nos daba Defensa; nos entregaban unos manuales y estábamos alfabetizando.

Como oficiales de la Fuerza Armada hemos enseñado a muchos jóvenes a comer correctamente, a utilizar infraestructura que antes no tenían, como servicio de saneamiento, y esa es una tarea que ha permitido que el Ejército y la Fuerza Armada se incrusten en los bolsones de extrema pobreza y en el corazón del pueblo peruano. Por eso, la Fuerza Armada es una de las Instituciones más respetadas, más queridas en el interior del país y a nivel nacional.

Una nación no se puede construir a espaldas de su Fuerza Armada; por eso, es importante que la Fuerza Armada no solamente ahora asuma los roles tradicionales, que ya se hicieron en el pasado, en el campo de lo que es la educación, con la alfabetización, y que hoy día estamos apoyando en la generación de valores y a través de programas como Beca 18; estamos ayudando a los que terminan el servicio militar, a los licenciados, a que sigan una carrera técnica, una carrera superior, que les permita cambiar el fusil que tenían en el tiempo de servicio militar, por una profesión que va a ser un arma que le va a permitir defenderse contra los enemigos para toda su vida. Y esos enemigos son la pobreza, la desigualdad, la ignorancia. Entonces, la Fuerza Armada lo que hace es: recoge el fusil que tuvo dos años el soldado y le entrega una profesión, para que la tenga toda la vida.

En el campo de la salud también la Fuerza Armada tiene un rol de inclusión social, a través de los servicios de la sanidad militar; a través de los hospitales y policlínicos que tiene a nivel nacional; a través de los enfermeros militares, de los médicos militares que atienden a la población en las zonas de frontera, como en Chávez Valdivia. En los puestos de vigilancia donde he trabajado, allí está la presencia del médico militar, que atiende a las comunidades aguarunas y de las zonas de frontera, por el altiplano. Donde están las comunidades aymaras, quechuas, también está el médico militar atendiendo a las comunidades; para eso

se desarrollan acciones cívicas, campañas médicas, donde la Fuerza Armada está presente colaborando con los sectores de salud.

En el tema de la infraestructura también la Fuerza Armada colabora a través de los batallones de ingenieros militares, que construyen carreteras, puentes, túneles, y que ayudan y están presentes porque esas zonas, como dicen, no son económicamente rentables y no entra el sector privado; porque el sector privado tiene su lógica de maximización de utilidades, que no es la lógica de la Fuerza Armada, que no es la lógica del Gobierno. Por eso entra la Fuerza Armada a tallar allí, creando mercados internos, creando circuitos económicos.

La forma como un pueblo aprecia el cariño que le tiene su Gobierno, muchas veces se traduce a través de una carretera, de un puente que cambia la vida, y ahí tenemos que trabajar juntos con la Fuerza Armada. Por eso es importante que retomemos el tema de los batallones de ingenieros que queremos impulsar, porque hoy día, gracias a políticas anteriores, hemos descuidado los batallones de ingenieros militares. Hoy día tenemos que repotenciarlos para que sigan haciendo ese trabajo de infraestructura que requiere nuestro pueblo, sobre todo en las zonas donde económicamente no es comercial o no es rentable hacer una carretera y poner un peaje. El Ejército peruano, la Marina de Guerra del Perú y la Fuerza Aérea del Perú no tienen esa lógica.

Pero el mundo se va transformando. Hoy día y cada día que avanzamos también vemos que vamos cerrando los capítulos del pasado y estamos en una nueva era en la cual va priorizándose la agenda de la integración regional, el tema del Desarrollo, ya que la Fuerza Armada tiene el rol constitucional de la Seguridad, pero también del aporte o contribución al Desarrollo Nacional.

Hoy día vamos a impulsar no solamente el tema de la Seguridad sino el tema del Desarrollo Nacional, y el futuro apunta a eso. Apunta a la consolidación del clima de paz regional y a atender la agenda del Desarrollo donde las Fuerzas Armadas tienen también que replantear los nuevos roles que van a contribuir no solamente haciendo acciones cívicas, que eso es algo en lo que ya la Fuerza Armada tiene mucha experiencia, sino nuevos roles en los procesos en los que el Estado, como sujeto político, trace caminos de largo y mediano plazo, y esos caminos son, por ejemplo, la industrialización.

El Perú, al igual que Latinoamérica, es una región que vive de la exportación de materias primas, y necesitamos aprovechar esta coyuntura

económica, esta coyuntura de consolidación económica, para replantear la ampliación de la matriz productiva del país; y eso implica cada día menos dependencia en el sector externo, en el entorno internacional, y más dependencia en las fuerzas productivas propias de nuestros pueblos, en la capacitación de nuestros jóvenes, de nuestros trabajadores y de nuestros cuadros profesionales y gerenciales. Ese es un gran reto que tenemos que desarrollar, junto con la Fuerza Armada.

Por eso es importante el rol que se le está dando hoy día a las escuelas de formación de oficiales y personal auxiliar; cada día necesitamos nuevos oficiales, más profesionales, más capacitados.

Así también, dentro de estos nuevos roles, hay áreas en las cuales las Fuerzas Armadas tienen que trabajar con mayor ahínco, como son las telecomunicaciones, como son el desarrollo de industrias que pueden servir tanto para la Defensa como para el Desarrollo Nacional. Hace poco hemos, por ejemplo, suscrito un convenio para la adquisición de aviones de instrucción y entrenamiento. Bueno, pero lo hemos hecho bajo otra óptica; ya no es la óptica de comprar y pagar, y después estar dependiendo tecnológicamente hasta de los lubricantes del país que nos vende las aeronaves; hoy día la lógica es la coproducción: compramos una cantidad, una parte se entrega y la otra parte se fabrica en el Perú, de tal manera que haya una transferencia tecnológica real que nos permita que el Perú, dentro de un plazo determinado, pueda ser capaz de levantar una industria aeronáutica que no solamente sirva para los usos de la Seguridad sino sobre todo para los usos del Desarrollo.

De esta manera creemos nosotros que la Fuerza Armada va a colaborar, va a participar activamente, no solamente en su rol como ente guardián de la soberanía, de integridad territorial y la Seguridad del país, sino como un actor importante en lo que es la inclusión social y en los nuevos roles que va a tener que desarrollar, ya que América Latina está cambiando, está en un proceso de transformación y nuestra Fuerza Armada también tiene que transformarse y avanzar más en el campo del Desarrollo.

Por eso agradezco que se me haya invitado, no solamente por el cariño que le tengo a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional del Perú, puesto que mi raíz es militar, sino también porque creo que es importante replantear los nuevos roles que se vienen para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y que tienen que estar a tono con el siglo XXI. Muchas gracias.

Bibliografía

- "Zona de Frontera del Putumayo: Urge su integración a la vida nacional" (2ª edición de la Revista de Marina del año 2006, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Nueva visión de las FF. AA. en el desarrollo socio-económico del Perú" (1ª edición de la Revista de Marina del año 2008, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Elemento castrense esencial para el Desarrollo Nacional: el liderazgo" (3ª edición de la Revista de Marina del año 2008, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Defensa como vehículo integrador del Desarrollo" (edición abril-junio de 2010 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "Desarrollo, innovador rol por la Pacificación Nacional" (edición octubre-diciembre de 2010 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "El Liderazgo Castrense y la Inclusión Social" (edición julio-diciembre de 2011 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "Inclusión social en el contexto de la Seguridad, Defensa y Desarrollo Nacional" (3ª edición de la Revista de Marina del año 2012, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- Directiva 001-2012 MINDEF/VPD/A/02 "Directiva para normar acciones de Desarrollo e inclusión social con participación del sector Defensa y las II. AA.".





Vicealmirante Wolingang Wegener 1875-1950.

Planteamientos estratégicos de Wolfgang Wegener

Primera parte



Capitán de Fragata
JOSÉ MANUEL IGNACIO
KREBS MILLARES

"La bahía alemana era, es y seguirá siendo, el ángulo muerto en un mar muerto".

Wolfgang Wegener

Introducción

Muchos han sido los impulsores de escuelas estratégicas que fueron determinantes en los conflictos armados a través de la historia. Grandes pensadores, políticos, militares y hombres de gobierno concibieron o diseñaron diferentes formas de alcanzar objetivos de diferente nivel.

Un estratega que a veces pasa desapercibido en la revisión académica de los diferentes centros militares de estudio es Wolfgang Wegener (1875-1956), Vicealmirante alemán, quien, cuando ostentaba el grado de Capitán de Corbeta, revolucionó al Alto Mando de la Armada alemana con una serie de escritos en los que criticaba la estrategia naval empleada por su país durante la Primera Guerra Mundial frente a Gran Bretaña. En efecto, a mediados de 1915, Wegener elaboró tres documentos conocidos como la "Trilogía de Wegener", provocando revuelo y polémica en la Flota de Alta Mar por su agudo espíritu crítico sobre la estrategia naval alemana, los cuales fueron reunidos por el US Naval Institute en el libro "The Naval Strategy of the World War". Posteriormente, en 1926, ascendido al grado de Contralmirante, redactó un Memorándum destinado al Alto Mando, el cual tuvo una amplia difusión en la reducida Armada germana de la época;

en este, desarrolló una tesis sobre las alternativas que tenía Alemania para hacer frente a un nuevo desafío naval por parte de Inglaterra.

En general, sus juicios e ideas destacaron por su claridad y profundidad, conservando muchos su validez en la actualidad. Algunos de ellos pueden ser objetables, pero obviamente deberán ser criticados desde la perspectiva de las circunstancias históricas que le tocó vivir.

En esta primera entrega nos ocuparemos de su "Trilogía", en la que critica la estrategia alemana empleada en la "Gran Guerra" y enfatiza la que se debió haber empleado. En estos documentos, Wegener analizó con detenimiento ciertos aspectos de la guerra en el mar, entre ellos: la Posición Estratégica, la Dualidad del Poder Naval (Fuerza y Posición), la Voluntad Estratégica, la Batalla con su fundamento estratégico y la Ofensiva Estratégica, relacionándola con la conquista de la posición.

La Estrategia Naval en la Primera Guerra Mundial

Al estallar la Primera Guerra Mundial, Inglaterra se encontraba en una posición estratégica muy favorable. Las arterias de su comercio se encontraban en el océano Atlántico, fuera del alcance de la Flota alemana. En cambio, las rutas del tráfico marítimo alemán podían ser interrumpidas fácilmente en el Canal de La Mancha y el norte de Escocia; por eso, cuando los británicos cerraron esas dos entradas, el Mar del Norte, por el cual ya no pasaba ninguna ruta comercial marítima, se convirtió en un mar muerto para fines comerciales, y Alemania debió sufrir las consecuencias del desabastecimiento que le produjo esta situación (Ver mapas 1 y 2).

A partir de ese momento, las flotas de ambas naciones mantuvieron una presencia efectiva pero, con excepción de la batalla de Jutlandia y en algunos combates poco significativos, no se abocaron a una guerra naval propiamente dicha. Así, la Flota de Alta Mar alemana se volvió una flota clásica por su existencia; Alemania empleó como estrategias genéricas navales la Flota en Potencia y, posteriormente, la Guerra de Corso, haciendo uso para esta última del ataque por medio de sus submarinos contra las rutas comerciales dominadas por Inglaterra.

La adopción de la Flota en Potencia, la cual tenía Hamburgo como puerto base, otorgó el beneficio de la disuasión, pero no solucionaba el problema del corte de las rutas comerciales alemanas a través del Mar del Norte. Esta falta de acción de la Flota de Alta Mar alemana incluso inspiró una canción,

haciendo eco del sentir popular con respecto a ella: *"Querida tierra de nuestros padres, puedes descansar segura porque nuestra flota permanece anclada en la bahía..."*.

Bajo esta circunstancia, Inglaterra no experimentaba la necesidad de mejorar su posición, ya que desde ella ejercía el dominio marítimo; es decir, la protección de las rutas comerciales marítimas, y a la vez estrangulaba el comercio alemán. Además, tenía la misión de defender esa posición estratégica favorable; es por eso que adopta una estrategia defensiva y, en cierta medida, una conducta pasiva de su flota, independientemente de la superioridad numérica que ostentaba frente a su par alemana.



Pasos bloqueados por la fuerza naval inglesa.



Libre tráfico marítimo del comercio inglés / aliado.

Defensiva Estratégica y Ofensiva Estratégica

Wegener se manifestó al respecto:

> *"Si nosotros, en lugar de los avances tácticos efectuados desde la bahía alemana, acometidas que no representaban ningún ataque a la posición británica, hubiéramos iniciado una ofensiva estratégica ciñéndonos luego tenazmente al cumplimiento de ese plan de operaciones estratégico-ofensivo, Inglaterra debía defenderse, batiéndose con todos sus recursos, tan pronto como nuestro ataque empezara a amenazar tan solo a su posición estratégica [...]. Como esta agresión*

no se produjese, Inglaterra no veía ningún motivo para batirse. No es necesario batirse por la conservación de un dominio marítimo que se posee efectivamente, hasta tanto se haga presente quien pretende disputarle a uno dicho dominio".[1]

Considerando esto, Alemania nunca llegó a amenazar efectivamente el dominio marítimo británico, motivo por el cual Inglaterra no tenía la voluntad de librar batalla; por el contrario, planeó sus operaciones de manera cautelosa y en forma minuciosa, considerando que estas no debían costar más de lo que realmente valían, e interrumpiéndolas de manera oportuna cuando la situación lo ameritara. Ejemplo de esto fueron el combate de Doggerbank y posteriormente la batalla de Jutlandia.

En contraposición a lo anterior, según Wegener, Alemania debería haber empleado la estrategia inversa; es decir, la Ofensiva Estratégica. Dada la posición estratégica desfavorable que ocupaba, debió haber perseguido como objetivo el mejorar su posición, tratando de arrebatarle a los ingleses aquella que le era ampliamente favorable, dado el hecho de que un plan de operaciones ofensivo no tiene por fin la conservación, sino la transformación de una posición estratégica (Ver mapa 3).

Así, Wegener describió esta situación:

"La flota permanecía entonces en la posición estratégica de la bahía alemana, su misión era, por consiguiente, la de defender a dicha bahía. Pero como los ingleses no atacaban nuestra posición, la flota, con sus acometidas, solo pretendía defender algo que en realidad no era atacado. [...] En el 'campo de fuerza' de la posición estratégica de Heligoland habían dejado de existir rutas marítimas comerciales. A nuestro plan de operaciones defensivo le faltaba el objetivo que debía defender. Por lo tanto, en el Mar del Norte no existía lucha por el dominio del mar. La bahía alemana era, es y seguirá siendo el ángulo muerto en un mar muerto".[2]

Flota en Potencia

La Defensiva Estratégica empleada por Alemania cristalizaba la Estrategia Genérica Naval de Flota en Potencia, con lo cual, la existencia misma de la flota mantenía el equilibrio o el *statu quo*, equilibrio que según Wegener no era nada conveniente para Alemania y sí para Inglaterra.

Como ya hemos visto, Wolfgang Wegener resaltó la Defensiva Estratégica, haciendo referencia a que la Flota inglesa, materialmente superior a la alemana, no la atacara,

porque no era un objetivo estratégico para ella, dada su posición estratégica favorable, y que, a diferencia de la concepción terrestre de la guerra en la que (según Clausewitz) *"el adversario más fuerte iniciará de inmediato la ofensiva, con el objeto de hacerse dueño de la iniciativa"*[3], en la guerra marítima no es necesariamente aplicable, dado que el "Control del Mar" es un concepto más abstracto e intangible.



Libre tráfico marítimo del comercio inglés / aliado.

El Almirante Alfred Von Tirpitz, responsable de la estrategia alemana durante la Primera Guerra Mundial, defendió la razón del empleo de la Flota en Potencia, tal como señala en sus *Memorias:*

> *"Dado que nuestra flota no había sido batida, ella les hacía posible a las Potencias del Norte, incluso Holanda, permanecer en una actitud neutral frente a las amenazas de Inglaterra. Cuando, en los primeros años de este siglo, siendo nuestra flota aún débil, Inglaterra había preparado un desembarco en Jutlandia; es decir, que había previsto un atropello contra Dinamarca por el estilo del que fue víctima, posteriormente, Grecia. Pero en presencia de la Flota alemana dicho proyecto era irrealizable. [...] Imaginémonos que nuestra flota hubiera sido totalmente batida, ¿qué consecuencias se habrían derivado de inmediato para nuestra situación económica y militar? Con el frente del Norte remellado o aun tan solo amenazado, no hubiéramos podido mantener los frentes de Oriente y Occidente".*[4]

Este argumento podría resultar o no válido; sin embargo, otros estrategas han dado sus ideas respecto a la Flota en Potencia. El Almirante Alfred Mahan expresó que *"la estrategia de Flota en Potencia o Presencia se impone, no se adopta voluntariamente, y su éxito pareciera que depende de si el enemigo comete un error"*. Mahan se opuso al empleo de la Flota en Potencia como mecanismo estratégico, puesto que *"asumir la defensiva solo conlleva a más desventajas que ventajas"*. Además, fue enfático al afirmar que: *"Una potencia marítima en primer lugar promueve el comercio sobre las rutas más ventajosas; y una potencia militar siempre sigue al comercio, para ayudarlo a progresar y para protegerlo".*[5] Como ya

hemos visto, la Flota en Potencia alemana no protegió el comercio, ni tampoco intentó arrebatar el dominio de las rutas comerciales al enemigo.

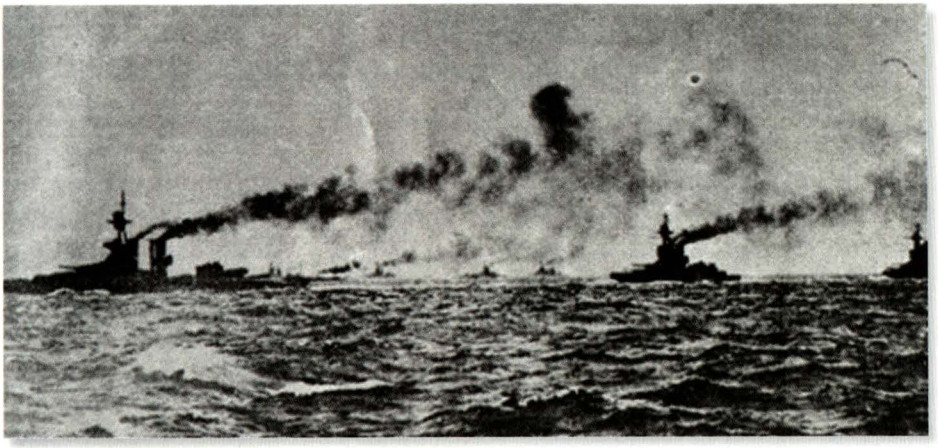
Por otro lado, el Almirante Raoul Castex escribió que *"la Flota en Potencia es una defensiva puramente pasiva, que no busca maniobras. Una defensiva de esta naturaleza refleja la idea de: más vale una flota inactiva en el puerto que una flota hundida por haber querido mostrarse activa"*[6]; y según Colin S. Gray:

"La Gran Flota se mantuvo entre Alemania y la capacidad de hacer del conflicto una guerra estrictamente continental. Si la Flota alemana en alta mar hubiera podido aislar los territorios de la campaña continental de la intervención de ultramar (extranjera), las Potencias Centrales (Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria y Turquía) ciertamente habrían triunfado".[7]

En definitiva, lo que el Almirante Wegener afirma sobre la Flota en Potencia es que corresponde a una fuerza que no participa activamente en las operaciones, pero que por su sola existencia obstaculiza las operaciones del enemigo. Sin embargo, *"encerrada en su refugio entrega las aguas al enemigo. Su pasividad afecta la Voluntad Estratégica y el espíritu ofensivo, repercutiendo directamente en la moral de las tripulaciones, por ello se debe actuar con agresividad, movimiento y credibilidad".*[8]

Voluntad Estratégica

El Almirante Wegener expresó, en cuanto a la participación de la Flota de Alta Mar alemana para la Primera Guerra Mundial: *"La defensiva estratégica materializada por la permanencia de la flota en la bahía alemana era equivocada, ya*



Batalla de Jutlandia (31 de mayo - 1 junio 1916).

que nunca amenazó ni menos atacó la posición geográfica de Inglaterra"; faltó Voluntad Estratégica"; "la Flota británica no existía con el propósito de combatir con la Flota alemana, existía para obtener y mantener el dominio de los mares"; es decir, asegurar las Líneas de Comunicaciones Marítimas; "los británicos no tenían apremio estratégico alguno para dar la batalla"[9].

Consecuentemente, la inactividad de la Defensiva Estratégica demostrada por la Flota en Potencia resultó ser inadecuada; según Wegener, la flota debió emplearse ofensivamente bajo un fundamento estratégico, no táctico, como se aplicó en cumplimiento de la orden de operaciones, pero es evidente que el Alto Mando alemán no identificó claramente un objetivo geográfico sobre el cual volcar esa ofensiva, y que renunció por propia decisión a tal estrategia, avocándose a defender una mala posición estratégica.

Conclusión

Luego de esta sucinta revisión y análisis de lo que fueron los escritos del Almirante Wolfgang Wegener, al referirse a la estrategia naval alemana durante la Primera Guerra Mundial, las conclusiones se hacen evidentes y constituyen los preceptos estratégicos con los que Wegener contribuye a la estrategia marítima.

En primer lugar, Wegener resalta en su obra la dualidad del Poder Naval, el cual se constituye con la Flota (fuerza organizada de naturaleza táctica) y la Posición Estratégica (la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y



SMS "Moltke" en la bahía de Hamburgo (1916).

"... la finalidad de toda posición estratégica (sea buena o mala), en la cual se permanece y desde la cual se practica una Estrategia Defensiva, consiste en ejercer dominio marítimo desde esa posición; es decir, control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas".

permanencia respecto a las rutas comerciales). Asimismo, considera la Voluntad Estratégica como el vínculo que une a estos dos componentes, dado que esta, a través de un plan de operaciones estratégico, lleva la Flota Táctica a la Posición Estratégica.

En segundo lugar, afirma que la finalidad de toda posición estratégica (sea buena o mala), en la cual se permanece y desde la cual se practica una Estrategia Defensiva, consiste en ejercer dominio marítimo desde esa posición; es decir, control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas. En ese sentido, la relación existente entre la posición estratégica y las rutas comerciales marítimas es, o debería ser, lo que despierta el deseo de ataque del enemigo a la posición estratégica. Por lo tanto, la Defensiva Estratégica de una posición estratégica que no tiene valor, es algo inútil.

Referencias

1 WEGENER, Wolfgang. La estrategia naval en la Guerra Mundial. Memorándum redactado en 1926 y publicado en 1929.

2 Ibid.

3 Von Clausewitz, Karl (1984). De la Guerra, p. 47. Barcelona: Ed. Labor. Punto Omega.

4 Von Tirpitz, Alfred. Orígenes de la guerra. Serie: Los Culpables de la Guerra.

5 Till, Geoffrey. Estrategia Marítima y la Era Nuclear (1988), pp. 131-133. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.Editorial Buenos Aires

6 Solís, Eric. Manual de estrategia. Tomo III: "Estrategia Marítima" (1993), p. 675. Armada de Chile. Academia de Guerra Naval. Valparaíso.

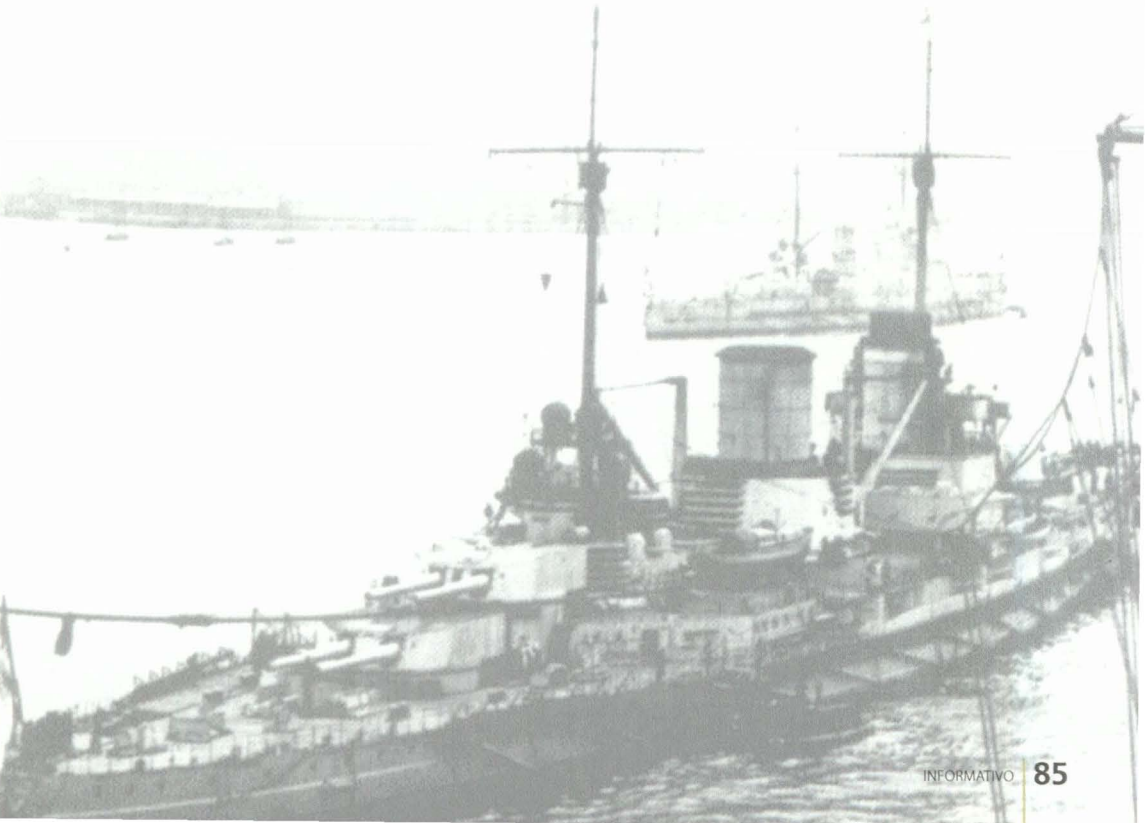
7 El liderazgo del poder marítimo: la ventaja estratégica de las marinas de guerra durante el conflicto (1999). Conferencias Magistrales en Política y Estrategia Naval. Naval War College, Newport: Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval, pp. 15-16.

8 Op. Cit. Wegener.

9 Op.Cit. Wegener.

Bibliografía

- Wegener, Wolfgang (1935). *La estrategia naval en la guerra mundial.* Memorándum redactado en 1926 y publicado en 1929. Buenos Aires: Estado Mayor General Armada Argentina.
- Solís O., Eric (1933). *Manual de estrategia.* Tomo III: "Estrategia Marítima". Armada de Chile. Academia de Guerra Naval, Valparaíso.
- Till, Geoffrey (1988) *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.
- Gray, Colin S. (1999). *El liderazgo del poder marítimo: la ventaja estratégica de las marinas de guerra durante el conflicto. Conferencias magistrales en política y estrategia naval.* Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval. Naval War College, Newport.
- Von Tirpitz, Alfred (1968). *Orígenes de la guerra. Serie: Los culpables de la Guerra.* Buenos Aires: Editorial Buenos Aires.
- Herwig, Holger (1993). *La estrategia y la perspectiva operativa alemana para la I Guerra Mundial. Conferencias Magistrales en Política y Estrategia Naval.* Naval War College, Newport. Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval. Naval War College, Newport.
- *La Marina. Historia.* Volumen I (1983). Introducción. Barcelona: Editorial Delta S.A.
- Von Clausewitz, Karl (1984). *De la Guerra.* Barcelona: Ed. Labor. Punto Omega.





La Inteligencia
operacional y táctica en la guerra irregular



Capitán de Corbeta
JORGE LUIS MONTOYA RUIBAL



La inteligencia es entendida como una organización formal que se encarga de la producción de conocimientos.

El objetivo del presente artículo es, a partir de establecer caracterizaciones de los conceptos en discusión, resaltar la diferencia que existe entre la Inteligencia operacional y la Inteligencia táctica, así como lo fundamental que resulta el complemento entre ambas, basado en mi conocimiento y algunas experiencias sobre el particular. Por lo cual, empezaré por recordar los significados más importantes que tiene la Inteligencia de acuerdo con los niveles de conducción operacional y táctica, y luego expondré algunos ejemplos para entender mejor los conceptos y la importancia del sincronismo entre el ciclo de Inteligencia y el proceso de planeamiento.

Sobre la denominación o concepto de *Inteligencia* existen variadas connotaciones. Así, primero mencionaremos que en el uso alude a un conjunto de conocimientos. En segundo lugar, la Inteligencia, entendida como una organización formal, se encarga de la producción de conocimientos. Y finalmente, en tercer lugar, la Inteligencia entendida como actividad o procesos por los cuales una organización produce conocimiento.

Para nuestro caso es útil tener presente la tercera definición. Además, hay que hacer una precisión. En las organizaciones y/o instituciones que producen

"... para poder tener la información sobre el enemigo, se requiere de una organización que trabaje para ello. Esta organización deberá recolectar la información de diversas fuentes. Este organismo, a su vez, requiere gestionar dichas fuentes, los métodos y procesos propios de una agencia de Inteligencia".

conocimientos, para unos se encuentran las entidades netamente académicas, cuyo norte es la investigación para la producción de conocimiento científico, en tanto que para otros, además, existen otras organizaciones dedicadas a la labor de Inteligencia. Estas últimas se enmarcan en la dimensión de producir conocimiento relevante para la toma oportuna de decisiones en el campo de la Seguridad y la Defensa Nacional. En este último ámbito se encuentra nuestra definición.

Ahora que hemos precisado el significado y alcance del concepto, pasemos a la materia de este artículo. Poniendo la Inteligencia en el contexto operativo, esta tiene como función esencial el proporcionar al Comandante "predicciones" que le permitan tomar las mejores decisiones en combate. Para ello, se analizan principalmente las capacidades del enemigo y el ambiente operacional. El Oficial de Inteligencia debe conocer al enemigo y el terreno (todas las características del espacio, ya sea tierra, mar, ríos, aire, que influyen en el uso efectivo de la fuerza), de tal manera que pueda predecir sus acciones en combate empleando para ello toda la información disponible sobre el mismo.

Entonces tenemos que, para poder tener la información sobre el enemigo, se requiere de una organización que trabaje para ello. Esta organización deberá recolectar la información de diversas fuentes. Este organismo, a su vez, requiere gestionar dichas fuentes, los métodos y procesos propios de una agencia de Inteligencia. Dicha organización podría ser una central de Inteligencia, un equipo móvil de Inteligencia, un destacamento de Inteligencia, cada uno de ellos según sea el caso sobre el cual se aplique la acción de Inteligencia. Todo esto para poder obtener información del enemigo, luego ser procesada y convertir la información en Inteligencia y generar el conocimiento del enemigo para uso y empleo del Comandante, debiendo interactuar el ciclo de Inteligencia en cada una de las fases del proceso de planeamiento.

Ahora señalemos que en la labor de Inteligencia existe otra dimensión en relación con los niveles de conducción de la guerra. Así tenemos el nivel estratégico, el nivel operacional y el nivel táctico. Los niveles de conducción que abordaremos son el nivel operacional y táctico.

Para ir decalando en la descripción tenemos que, en el nivel estratégico militar, se tiene por finalidad determinar el objetivo estratégico militar que dependerá del objetivo político de la guerra, o cuál es el estado final deseado de la guerra (finalidad de la guerra). En ese nivel corresponde al Jefe del Comando Conjunto de Fuerzas Armadas el alinear ambos objetivos y emitir la directiva correspondiente a los Comandos Operacionales del teatro de operaciones afectado, permitiendo así el diseño de la maniobra estratégica operacional a cada Comandante Operacional. En el nivel operacional, el Comandante Operacional y su Estado Mayor son los que, en base a su experiencia y la información de Inteligencia disponible, diseñan la maniobra estratégica operacional para poder optimizar el uso de sus medios en el nivel táctico, haciendo que el esfuerzo de guerra sea óptimo; articulando los elementos de maniobra tácticos entre sí, para que la suma de los objetivos tácticos cumplidos den como resultado los objetivos operacionales que se hayan determinado, y así poder llegar a lograr el objetivo estratégico militar, respondiendo al objetivo político de la guerra.



La finalidad es determinar el objetivo estratégico militar.

En el nivel de conducción operacional, como menciono líneas arriba, es que se articulan los esfuerzos de la guerra haciendo sincronizar los diferentes objetivos tácticos, para asegurar el mejor empleo de los medios. Siendo lo mencionado antes responsabilidad de los Comandantes Operacionales, si en este nivel no se conduce de manera adecuada la guerra operacional, es mucho más que probable que no se cumpla con el objetivo estratégico.

En los procesos que involucran a todos los niveles de la guerra, que se inician cuando se recibe la directiva del superior hasta que el Comandante, después de la apreciación de la situación, toma la decisión del curso de acción a emplear y diseña su plan para iniciar las operaciones, el Comandante Operacional y el Comandante Táctico tienen que haber establecido el sincronismo con el ciclo de Inteligencia en cada una de las etapas antes mencionadas. Veamos un ejemplo.

En el teatro de operaciones VRAEM, una de las tareas principales que se tiene que hacer es determinar el centro de gravedad en el nivel operacional, y el responsable de eso es el Oficial de Inteligencia, conjuntamente con el Oficial de Operaciones de ese Comando Operacional. El Oficial de Inteligencia activa el

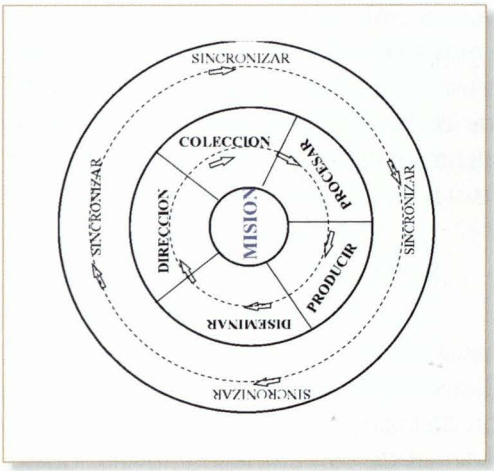


Conducción adecuada de la guerra operacional.

ciclo de Inteligencia con el plan de colección (plan de Inteligencia), para poder determinar ese específico centro de gravedad, siendo este el principal producto para su Comandante, para que así pueda afinar su proceso de planeamiento, si es que ya iniciaron las operaciones, y si se encuentran en la fase de preparación, poder iniciar su planeamiento. Recién desde que se determina el centro de gravedad es que el Oficial de Operaciones puede determinar los objetivos operacionales (nivel operacional), y señalar cuáles serán los esfuerzos, tanto principal como secundario. Esto le permitirá diseñar la maniobra estratégica operacional.

Cada componente, ya sea terrestre, naval o aéreo, tendrá que determinar los centros de gravedad del enemigo al nivel operacional-táctico. Por ejemplo, si el componente naval tiene la misión de ejercer el control fluvial en los ríos del VRAEM (entiéndase, control de las líneas de comunicación fluvial), lógicamente por la gran extensión de territorio, y siendo los ríos los que articulan ese escenario de guerra, el Oficial de Inteligencia del componente tendrá que determinar cuáles son los corredores de movilidad del enemigo, es decir, sus líneas de comunicaciones. Este análisis va a estar hecho en base a las necesidades de comunicación del enemigo, el factor tiempo-distancia de acuerdo a la geografía y medios de transporte a utilizar por este (en bote, a pie o utilizando animales como medio de trasporte), la información histórica de sus antiguos desplazamientos, posición de posibles campamentos, rutas de narcotráfico, zonas de producción y otros más.

Dentro del caso que mencionamos como ejemplo del control fluvial que debe ejercer el componente naval, si bien es cierto que la mayor cantidad de medios o de la fuerza operará en los ríos y áreas próximas a las riberas de los mismos, es de suma importancia el tomar en cuenta que, en el caso de los órganos de búsqueda del destacamento de Inteligencia o equipo móvil de Inteligencia, cuya tarea principal es proveer lo necesario para que el componente naval pueda cumplir su misión, tendrá que desplegar sus medios tanto en el área de operaciones como fuera de la misma, según sea lo más conveniente de acuerdo con la situación, con el objetivo de poder predecir el "punto futuro del blanco"; es decir, cuándo y dónde se encontrará el enemigo para que las unidades de combate cumplan con la interdicción, tomando en consideración que, si bien es cierto que el enemigo puede emplear el río como una "carretera", en otras situaciones el río se puede constituir como un obstáculo táctico que el enemigo intentará cruzar transversalmente, lo que implica que su aproximación podría ser desde tierra, empleando un corredor de movilidad terrestre. Por lo mismo que se ha expuesto, es importante considerar de interés todo el



Ciclo de Inteligencia.

sistema de movilidad del enemigo en el análisis de Inteligencia, tanto los corredores de movilidad terrestres como los fluviales, ya que los mismos son empleados de manera complementaria.

Así, empleando todo el tipo de información comentada anteriormente, recibida por diversas fuentes y agencias, es que el Oficial de Inteligencia tendrá que determinar cuáles de los corredores de movilidad afectarían al enemigo de tal forma que no pueda satisfacer sus necesidades logísticas u otras. Luego de ello, con esa información, el Oficial de Operaciones del grupo de planeamiento del componente naval recomendará a su Comandante dónde es que se deben establecer los puestos de control fluvial. Se debe tener en consideración que el centro de gravedad del enemigo tiene que ser actualizado permanentemente, ya que en este tipo de guerra irregular varía de manera muy rápida.

Como hemos visto, la Inteligencia es función del Comando y existe para servir al Comandante. Es el Comandante el que activa el proceso de Inteligencia. Esto no solo es para el Comandante Operacional sino también para el Comandante de las unidades pequeñas; en algunos casos el Comandante de algunas unidades realiza todo el proceso de Inteligencia (ciclo de Inteligencia).

En el nivel operacional, es de mayor importancia el generar y sincronizar correctamente el ciclo de Inteligencia, debido a la dimensión de las fuerzas que conduce su Comandante, y a la función misma de diseñar la maniobra estratégica operacional. Resulta importante también la coordinación, el ordenamiento de las tareas a unidades tácticas individuales en una secuencia de acciones que son llevadas por la estrategia del teatro; para esto es de vital importancia sincronizar en cada paso los procesos que efectúa el Comandante Operacional y su Estado Mayor con el ciclo de Inteligencia, antes, durante y después de cada operación de combate.

Es importante mencionar algunas de las diferencias en lo que respecta al empleo de la información e Inteligencia en los diferentes niveles de la guerra. En cuanto a la Inteligencia operacional, la diferencia más importante con la

Inteligencia táctica es principalmente la oportunidad y el detalle de la información que requieren las unidades de combate. Es decir, el tiempo que se demora en llegar la información al usuario y la descripción minuciosa de la información. La forma en que se debe diseminar o entregar la Inteligencia al Comandante Táctico debe ser expuesta en una carta de situación, en la que esté graficada toda la información requerida del enemigo y el terreno para permitir el cumplimiento de su misión; de lo contrario, la información no es útil, esto debido a que en la táctica las ventanas de tiempo y el área de operaciones son mucho menores que en el nivel operacional.

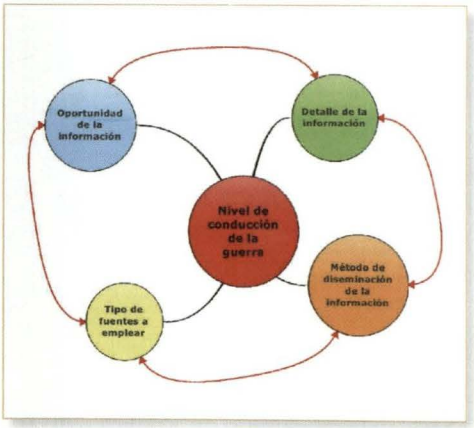


Habrá que tener en consideración el centro de gravedad del enemigo.

En el nivel operacional no es necesario tanto detalle como para el que está en la táctica. Esto es sumamente importante, debido a que es fundamental para la unidad táctica el máximo detalle de la información geográfica del ambiente operacional en general, así como del enemigo, porque la unidad de combate va a estar en la escena de acción; es decir, en la zona de combate misma. Por ejemplo, una patrulla de combate requiere desplegarse al área de operaciones con una carta de 1:25.000, con el mayor detalle posible del terreno y el enemigo graficado en la misma; en cambio, el Comandante Operacional va a efectuar su planeamiento en un teatro de operaciones con una carta de 1:100.000 o 1:50.000, según sea el caso, porque en esas escalas le es posible efectuar su planeamiento y seguimiento a las operaciones, debido a la magnitud de las fuerzas que conduce y el área geográfica del teatro de operaciones, cosa que no le permiten cartas con menores escalas.

Después de haber expuesto lo visto en los párrafos anteriores es que, por la condición y el empleo que se le da a la información en los diferentes niveles de conducción, me he permitido establecer cuatro factores que son fundamentales para tomar en cuenta, según el nivel de conducción para el que se trabaje, los cuales se interrelacionan entre sí para dar como resultado un producto de calidad al usuario final. Estos son:

- Tipo de fuentes a emplear
- Oportunidad de la información
- Detalle de información
- Método de diseminación de la información



Criterios que se requieren para el empleo de la información.

El criterio, tipo de fuentes y la forma del empleo de la información que requiere el nivel operacional versus el nivel táctico, es sumamente importante también, ya que de la fuente es de quien se obtiene la información que es procesada y entregada al Comandante Operacional o al Comandante Táctico, dependiendo del caso. Por ejemplo, la información que requiere un Comandante Operacional que tiene a su cargo un teatro de operaciones, y más de un esfuerzo operacional con diversas unidades tácticas desplegadas (cuya ventana de tiempo es de días a semanas), es diferente a la que requiere el Comandante Táctico; esto debido a que la información que el Comandante Operacional requiere es la necesaria para planear efectuar su apreciación de Inteligencia, actualizar el plan de Inteligencia y el centro de gravedad del enemigo y el propio en el nivel operacional. En cambio, la información que requiere el Comandante Táctico que es desplegado a una zona de combate determinada, es de mucho menor área (por eso se requiere una escala mucho menor de cartas geográficas) y la ventana de tiempo es mucho menor que la del Comandante Operacional, requiriendo información antes de su operación y durante la misma.

Luego de que el Comandante Táctico recibe la orden de alerta y su misión, su grupo de planeamiento inicia los pasos de apreciación de la situación del Comandante, para que este tome la decisión y diseñe su plan para cumplir la misión, para lo cual ya debe de tener información que le permita cumplirla; de no tenerla, deberá solicitar al Oficial de Inteligencia de la organización que la consiga. Por ejemplo, si se va a utilizar la Inteligencia de comunicaciones como método para obtener información de una fuente, en el nivel de conducción operacional, la distancia y la gama de frecuencia que se utilizará para efectuar las ***comint*** serán distintas a las que se requieran en un escenario táctico, así como la composición y disposición de las estaciones, los detalles técnicos de los equipos, como potencia, ganancia de la antena, tipo de amplificadores a usar, polarización de las antenas y otros.

Para dar un ejemplo práctico en lo que se refiere a la guerra irregular, ponemos el caso de que un grupo de reconocimiento especial es misionado a efectuar un reconocimiento para obtener Inteligencia de combate (criterio tipo de fuentes) de un área que se convertirá en el área de operaciones en los días siguientes, y se requiere información para que los pelotones de combate de una fuerza de acción directa ejecuten su misión días después. Como se aprecia, la información que requiere este pelotón de la fuerza de acción directa es de tal magnitud, que se requiere misionar a un pelotón de reconocimiento como un recurso de Inteligencia para satisfacer los vacíos de información, los cuales deberán ser entregados con el máximo detalle (criterio detalle de la información); como por ejemplo: la composición y disposición del enemigo, el tipo de armas y comunicaciones con que cuentan, vulnerabilidades importantes, las vías más recomendables para la aproximación al objetivo, la configuración del terreno que permita determinar el factor tiempo-distancia de la fuerza hacia los puntos críticos del área, vías de escape más aparentes, entre otros.

Como se puede apreciar, el detalle de información que requiere el Comandante Táctico es bastante amplio. También vemos que ese detalle amerita el empleo de un grupo especial de reconocimiento para poder conseguir la información requerida, lo que significa que es de suma importancia tener una variedad de recursos, de fuentes de Inteligencia, para poder efectuar una buena gestión de la información para los elementos de maniobra operativos.



"La función principal del Oficial de Inteligencia es conseguir la mejor información oportuna, íntegra y exacta, para que el Comandante Operativo pueda emplear todos los recursos disponibles de Inteligencia para lograr el objetivo".

Asimismo, de acuerdo con la situación táctica podríamos agregar, en el ejemplo, que se podría mantener al grupo especial de reconocimiento en el área de operaciones mientras ingresa la fuerza de acción directa, para poder brindar información en tiempo real (criterio oportunidad de la información) o, si el Comandante de la operación lo considera necesario, el grupo de acción directa podría también efectuar esa tarea, todo esto según cómo se vaya desenvolviendo la situación táctica y las capacidades de reconocimiento que tengan los elemento de maniobra a emplear. El acierto en las decisiones que vaya tomando el Comandante en el curso de la operación y el factor detalle de la información, se ve reflejado en la calidad de la información, gracias a la competencia del órgano de búsqueda empleado (grupo de reconocimiento especial). En cuanto al tipo de fuente (actividades del enemigo en el área de operaciones), vemos que se designó en el ejemplo a este grupo especial para asegurar que la calidad de la información sea la óptima. En relación a la diseminación, es importante poder determinar qué medio es el más adecuado para transmitir la información y mantener la calidad de la misma en el detalle deseado para poder ser apreciada correctamente; también el medio de diseminación deberá funcionar de manera rápida y segura para que la información mantenga la oportunidad.

Consideraciones de interés

Con el ejemplo que se explica líneas arriba, podemos ver que la interrelación de los factores mencionados y la experiencia que tienen los oficiales de Inteligencia en el tema para gestionar las fuentes de la mejor manera, de acuerdo con la clase de información que requiere la unidad de combate, son fundamentales, logrando que se puedan gestionar de la mejor manera los recursos de Inteligencia disponibles, acordes con las diferentes situaciones que se presenten.

La función principal del Oficial de Inteligencia es conseguir la mejor información oportuna, íntegra y exacta, para que el Comandante Operativo pueda emplear todos los recursos disponibles de Inteligencia para lograr el objetivo.

Es conveniente mencionar que toda la información obtenida, luego debe ser diseminada por el Comandante Táctico al Comandante Operacional, con el fin de retroalimentar al Comando y que este pueda afinar su planeamiento para la continuación de las operaciones, y mantenga articulados los objetivos tácticos.

El Oficial de Inteligencia debe recordar siempre para qué nivel de conducción está trabajando, y qué tipo de información requiere el Comandante Operacional o Táctico, para así poder diseñar su plan de Inteligencia, considerando los tipos de fuentes o recursos de Inteligencia más adecuados a emplear.

Referencias

- Vego, Milan. *Operational Warfare.*
- Apuntes de estrategia operacional Contralemirante De Izcue; Capitán de Fragata Yuri Tolmos; Capitán de Fragata Andrés Arriarán.
- *Campo y factor: similitudes y diferencias importantes para la producción de Inteligencia.* Artículo de "Revista de Marina". Año 104 / número 1- 2011. Capitán de Fragata Luis Ríos.
- *Apuntes.* Capitán de Fragata José Vera.

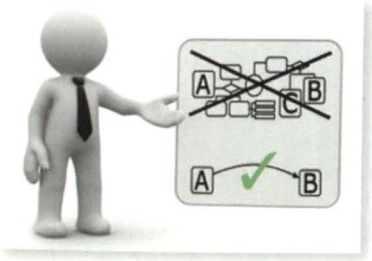




¿Por qué hacer reingeniería en nuestra Institución?



Ingeniera de Sistemas e Infomática
MARINA VARGAS VEGA



Definición de *reingeniería*

La reingeniería está orientada a conseguir procesos eficientes, basados en la satisfacción del cliente y/o usuario. Logra eliminar drásticamente la antigua forma de funcionamiento en las instituciones y empresas, en el escenario actual del mundo globalizado.

Reingeniería es "comenzar de nuevo", lo cual implica dejar los viejos procesos. Debe ser rápida y radical, los resultados se miden en tiempo, dinero y cantidad, y la búsqueda de trabajo que agregue valor hacia el cliente y/o usuario.

Las actividades de valor agregado tienen dos características: es algo que el cliente y/o usuario aprecia, y es importante que se ejecute correctamente desde la primera vez. La reingeniería se basa en crear procesos que agreguen el mayor valor a la institución.

La reingeniería en el mundo actual va de la mano con la tecnología: crea nuevos procesos, cambia la manera de hacer el trabajo, y la forma de hacer más rápido el proceso es la automatización.

La reingeniería implica un enfoque de gestión del cambio, diferente del que necesitan los programas de calidad.

Definiciones bastante aceptadas actualmente son las siguientes:

"La reingeniería tiene por objetivo el rediseño de los procesos. Significa cambios dramáticos y progreso rápido. Analiza y modifica los procesos básicos de trabajo, siendo la meta aumentar la capacidad para competir en el mercado mediante la reducción de costos, pero con cambios veloces y desechando viejos paradigmas, ante una economía de mercado que está arrollando a las organizaciones". Raymond Manganelli y Mark Klein (1999)

"La reingeniería es el replanteamiento fundamental y el rediseño radical de los procesos del negocio para lograr mejoras dramáticas dentro de medidas críticas y contemporáneas de desempeño, tales como costo, calidad, servicio y rapidez". Michael Hammer y James Champy, 1994

" La reingeniería tiene por objetivo el rediseño de los procesos. Significa cambios dramáticos y progreso rápido. Analiza y modifica los procesos básicos de trabajo, siendo la meta aumentar la capacidad para competir en el mercado".

En la definición anterior, planteada por Hammer y Champy, existen *cuatro palabras claves:*

Fundamental.- Busca reducir la organización a lo esencial; las preguntas utilizadas serán ¿por qué hacemos lo que hacemos? y ¿por qué lo hacemos de esa manera?

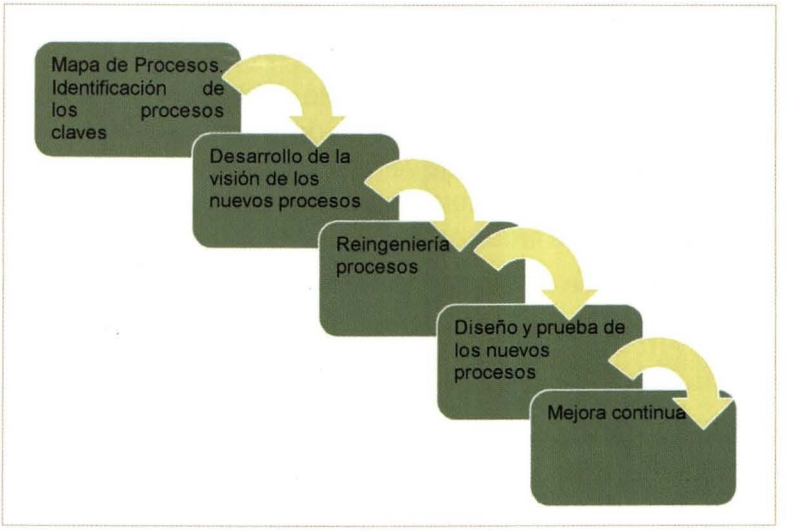
Radical.- Impone una renovación radical, desconsiderando las estructuras y procedimientos actuales para inventar nuevas formas de hacer el trabajo.

Drástica.- La reingeniería tira todo lo que existe actualmente en la institución. Destruye lo antiguo y busca la sustitución por algo enteramente nuevo. No aprovecha nada de lo que existe.

Procesos.- La reingeniería reorienta el centro de atención hacia los procesos y ya no hacia las tareas o servicios, mucho menos hacia las personas o hacia la estructura organizacional. Busca entender el "qué" y el "por qué" y no el "cómo" del proceso.

Así, la situación ideal es afrontar una reingeniería inicial de procesos para, a partir de ahí, trabajar con los conceptos de mejora continua. Para ello, proponemos la siguiente metodología:

Metodología para reingeniería rápida



Metodología para reingeniería rápida.

Principios para hacer una reingeniería:

1. Establecerla en torno a los resultados y no a las tareas. Llevar a cabo todos los pasos de un proceso; este diseño debe ser hecho para lograr un objetivo o resultado.
2. El proceso deberá ser diseñado por los que van a usar el producto del mismo.
3. La tecnología lleva a automatizar los procesos de la institución y a eliminar interfaces y vínculos.
4. Eficiencia e innovación en las comunicaciones.
5. Incluir la labor del procesamiento de la información en el trabajo real que la produce. Trasladar la información y las tareas.
6. Considerar los recursos territorialmente dispersos como si estuvieran centralizados.
7. Los que realicen el trabajo deben tomar las decisiones. Reorganizar la organización piramidal en forma plana: a eso tienden ahora las instituciones y empresas con organizaciones orientadas al conocimiento.

Condiciones para el éxito de la reingeniería.

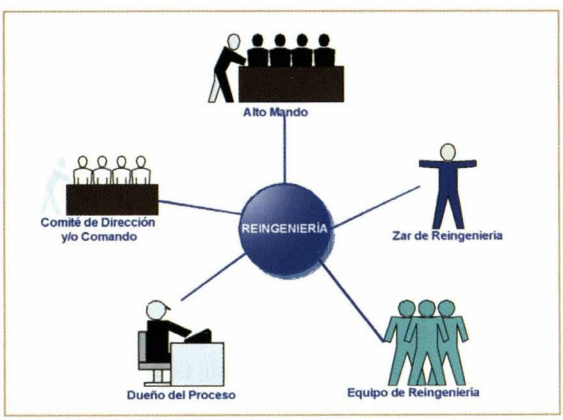
1. La institución debe considerar la elaboración de una metodología que enmarque la reingeniería del proceso, teniendo en consideración un lenguaje compresivo y sistemático.
2. Deberán coordinar todas las áreas involucradas por la reingeniería.
3. La institución deberá analizar el impacto mediante modelados y simulaciones, o también definiendo dobleces del proceso en diferentes tipos de escenarios, con la intención de verificar la disminución de la medición de los resultados de tiempo, costo, cantidad y otras características inmersas en la reingeniería de procesos.
4. La implementación conlleva un proceso continuo y constante.

El papel del Alto Mando o Comando al iniciar una reingeniería es básico. Para realizar la reingeniería, el Alto Mando y Comando deben:

1. Inducir al personal para aceptar el cambio.
2. Preparar al personal desde el principio del proceso.
3. Dar mensajes claros y oportunos.
4. Aclarar dónde se encuentra la institución y por qué debe cambiar.

Un aspecto importante y decisivo de la reingeniería, y que debe darse necesariamente al inicio del esfuerzo para que esta sea eficaz, es la persuasión de la gente dentro de la institución para que acepten y no rechacen la posibilidad de un gran cambio dentro de la institución. Obviamente, considerando en qué área funcional debemos efectuar el cambio radical del proceso.

Los participantes de la reingeniería son:



1. Alto mando. Que autorice y motive el cambio.
2. Dueño del proceso. Que conozca todos los detalles y sea responsable de estos.
3. Equipo de reingeniería. Diagnostica el proceso, lo rediseña e implementa el nuevo proceso.
4. Comité de dirección. Formado por gerentes, desarrolla las estrategias para la reingeniería y supervisa su progreso.
5. Zar de reingeniería. Un individuo responsable de desarrollar técnicas e instrumentos de reingeniería, y de lograr sinergia entre los distintos proyectos de reingeniería de la institución.

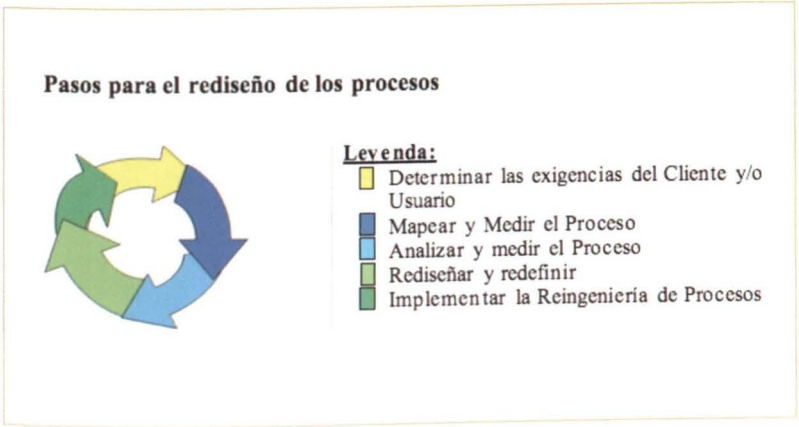
Los objetivos de la reingeniería de procesos

Son el aumento de la calidad, la disminución de costos, el incremento de la eficiencia operativa, la mejora del servicio al cliente/usuario y, en suma, lograr que la institución sea más competitiva.

Técnicas administrativas para la reingeniería

1. Lluvia de ideas (*Brain Storming*).
2. Identificación de oportunidades.
3. Análisis de procesos.
4. Medidas de desempeño, etc.

Pasos para el rediseño de los procesos



Requerimientos para el éxito de los cambios implementados

- Ser parte del Plan Estratégico de la institución.
- Innovación alineada a la estrategia de la institución.
- Disminuir tiempos para la elaboración de las tareas.
- Resolver los problemas surgidos durante el proceso, evitar usos y costumbres.
- Mejorar los modelos y servicios continuamente.

Los aspectos que deben inspirar el proceso de la reingeniería

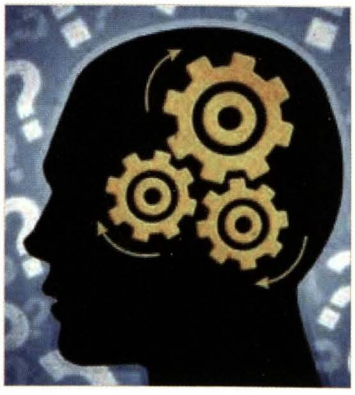
- El Alto Mando y/o Comando deben comprometerse para conseguir el éxito.
- Las metas y los objetivos deben ser claros y concretos.
- Apoyarse en las nuevas metodologías y tecnologías.
- Establecer "Benchmarking" con otras instituciones armadas del mismo rubro de trabajo, para lograr y mantener el liderazgo sudamericano.

Cuándo hacer reingeniería

- Cuando se quiere ser líder.
- Cuando se es líder y se quiere seguir siéndolo.
- Cuando la organización está detrás de la competencia.
- Cuando la competencia es agresiva.
- Cuando la organización está en crisis.

Ventajas de la reingeniería

- Mentalidad vanguardista, dinámica y abierta a nuevas estructuras de trabajo.
- Mejoramiento decisivo, cambios notables en tiempos cortos.
- Renovación de la organización.
- Cultura organizacional evolutiva.
- Rediseño de puestos, se crea empleos satisfactorios



Mentalidad abierta cambios radicales utilizando las metodologías y tecnologías actuales.

Sugerencias importantes a tomar en cuenta para evitar errores que se pueden cometer, a saber:

- Confiarle el liderazgo a una persona que no entiende de reingeniería.
- Tratar de que la reingeniería se haga de abajo hacia arriba.
- Tratar de corregir un proceso en vez de cambiarlo.
- No concentrarse en los procesos.
- No hacer caso a los valores y las creencias de los empleados.
- Conformarse con resultados de poca importancia.
- Abandonar el esfuerzo antes de tiempo.
- Limitar de antemano la definición del problema y el alcance del esfuerzo de reingeniería.
- Dejar que las culturas y las actitudes corporativas existentes impidan que empiece la reingeniería.
- Limitar los recursos destinados a la reingeniería.
- Concentrarse exclusivamente en diseño.
- Tratar de hacer la reingeniería sin volver a alguien desdichado.
- Dar marcha atrás cuando se encuentra resistencia.
- Prolongar demasiado el esfuerzo.

Un modelo de reingeniería se puede apreciar en la gráfica. Actualmente, podemos percibir del producto y/o servicio para los juegos de niños, que normalmente en los años 80 el niño interactuaba con los juguetes personalmente en un escenario real; ahora, en el presente, el mismo enfoque, pero en el entorno virtual con solo tener un móvil, simulamos el escenario real.

Conclusión

En nuestro tiempo, las instituciones utilizan la herramienta de la reingeniería para alcanzar sus metas estratégicas. La reingeniería de procesos recurre a la mejora continua en varios ítems:

- Se utiliza con frecuencia tecnología en formas creativas e innovadoras.
- Requiere cambios organizacionales.
- Reducción del tamaño, aun cuando esto generalmente mejora la productividad y satisfacción del cliente y/o usuario.

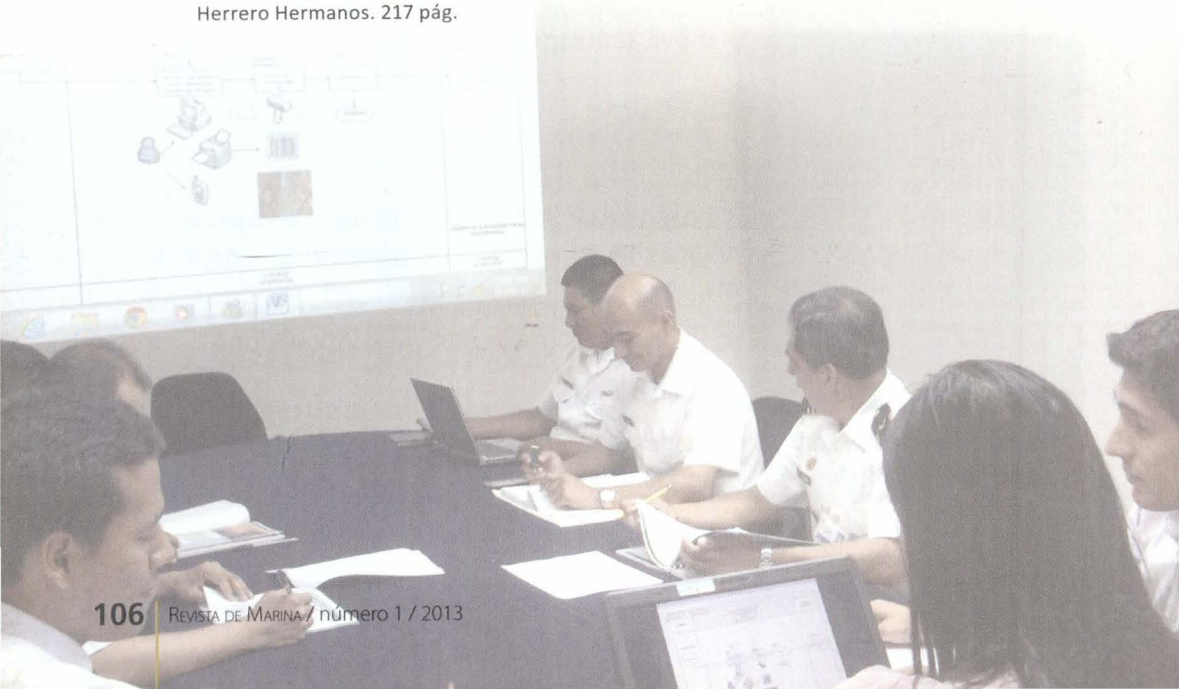
La reingeniería es determinante en el proceso de cambio drástico o radical, con la intención de alcanzar la ventaja competitiva. Las oportunidades de las organizaciones continuarán creciendo si se tiene en cuenta que, de uno u otro modo, la mayor parte del beneficio será obtenido por aquellos que puedan asimilar las metodologías y tecnologías más recientes, y tomar ventaja de las oportunidades actuales.

Es muy importante que cada institución piense en la reingeniería, lo cual significa aumentar la productividad y mejora continua del servicio que se brinda y, por ende, buscar mantenerse a la vanguardia internacional.

En Resumen, la Reingeniería de Procesos, consiste en revisar los fundamentos y reinventar los procesos de la Institución para lograr mejoras espectaculares en la calidad, reducción de costos, el trato al cliente, etc. Las tareas y los puestos jerárquicos de trabajo se ven subordinados a la importancia de los procesos. La Reingeniería de Procesos de la Institución no es responsabilidad de los directivos y comandos exclusivamente, sino que lo es de todos y cada uno de los miembros del personal naval de la Institución implicados en la renovación profunda.

Bibliografía

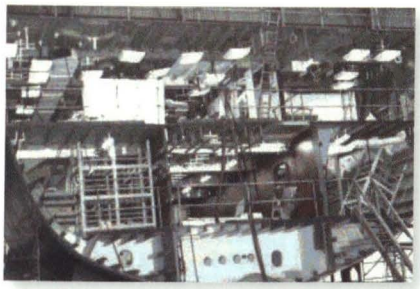
- Reingeniería: Cómo aplicarla con éxito en los negocios. Pride, William (1994) McGraw Hill. 282 páginas.
- Planeación y Desarrollo Comercial del Producto. Hammer, Michael y Champy, James. México: Herrero Hermanos. 217 pág.



La construcción modular en la industria naval



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



La construcción modular representa el estado de arte de la tecnología y construcción naval.

Resumen

En ediciones anteriores se han explicado brevemente las características propias de la industria naval, tales como su división en reparaciones, construcciones, procesos productivos, entorno, barreras de entrada, infraestructura; así como la evolución histórica típica en el sector de la industria. Adicionalmente, el desafío de los astilleros respecto al escenario donde competirán por posicionarse en el mercado nacional y regional, compitiendo con sus fortalezas y debilidades propias. El presente artículo efectuará una descripción de la construcción modular, mostrando su concepto, aplicación, medios facilitadores y las ventajas en su aplicación en los astilleros en la actividad de construcción naval.

Introducción

La construcción modular representa el estado de arte de la tecnología y construcción naval a partir de la década de los años 90. Es alcanzado a partir de la automatización y de la robótica en todas las áreas donde pueden ser efectivamente

empleadas. Se caracteriza por la filosofía de producción modular en el proyecto y en la producción, alcanzando un alto nivel de estandarización de componentes intermedios, para proyectos de construcción naval diferentes. Los astilleros de esta generación disponen de estaciones de trabajo y líneas de procesamiento especializadas en tipos específicos de bloques, con alto grado de automatización.

La construcción naval: el proceso

El proceso constructivo puede dividirse en las siguientes etapas generales:

Ingeniería

a. Planos básicos
b. Planos constructivos
c. Planos de detalle o de taller
d. Esquemas de codificación y corte

Producción

a. Tratamiento superficial del acero
b. Corte
c. Armado de paneles
d. Armado de bloques e integración de equipos de tipo:
    1. Electrónicos
    2. Armas
    3. Tuberías
    4. Propulsión
    5. Generación
    6. Auxiliares
    7. *Outfitting*
e. Erección de módulos en mecanismo de lanzamiento
    1. Lanzamiento
    2. Pruebas

En las etapas anteriormente citadas no se hace mención de lo relacionado con el desarrollo conceptual del proyecto y la emisión y aprobación de especificaciones técnicas, por no estar relacionadas con las siguientes fases, ya que estas están netamente orientadas a la ejecución del proyecto de construcción naval.

La integración de la construcción modular al proceso constructivo

El lograr un alto grado de precisión para poder visualizar los diferentes componentes y materiales que integran los diferentes módulos y el aspecto ergonómico de los tripulantes en el empleo de los mismos, demanda el uso de *software* especializado que permita modelar cada situación virtualmente y en 3D.

Específicamente, nos permite tener una mejor percepción de la optimización de los espacios y ubicación de los equipos como motores, generadores y auxiliares; esto relacionado con el aspecto de diseño.



Productos intermedios en el taller.



Instalación de equipos, formación de zonas listo para botadura.

En el aspecto productivo, el poder trasladar la ingeniería general de los diferentes esquemas a corte, para ser empleados en máquinas de corte por control numérico (CNC), logrando optimizar el empleo de las planchas de acero, lo cual permite economizar material y recursos, para el posterior armado de paneles y bloques; en forma simultánea, poder agregar tuberías, más equipamiento mayor y menor, logrando de esta forma armar los módulos necesarios. En esta fase, se concreta la integración de los diferentes sistemas a los módulos que culminarán el proyecto respectivo.

Los módulos eran componentes complejos del buque, independientes de la estructura principal, y que incluían servicios completos o casi completos, y se podían construir en los talleres mientras se terminaba el casco del barco. Incluían toda la tubería, cableado, soportes, equipos y sus interconexiones, así como el tratamiento superficial. Se fabricaban sobre estructuras autoportantes en talleres, y una vez terminados y probados, se llevaban a la grada con vehículos especiales de gran capacidad (hasta 250 toneladas), y se izaban a bordo e incorporaban al buque como grandes piezas de un mecano.

Ello permitía realizar simultáneamente el trabajo de las estructuras de acero del barco y el trabajo de lo que se conoce como armamento del buque en la nomenclatura naval, y que no tiene nada que ver con armas, sino con los sistemas de propulsión, de generación de energía, de control, de carga, de habilitación, cocina, aire acondicionado, vapor, comunicaciones, etc.

Se trata de planificar todas las operaciones de fabricación del navío en el punto más alejado posible de la entrega; para ello tuvo que cambiar de nuevo la filosofía de diseño, ya que además de proyectar un barco adecuado para el cliente y de bajo costo, había que diseñar el despiece en módulos de todo el barco, con el criterio de compaginar en el tiempo todas las operaciones posibles para acortar el ciclo total de fabricación.

La fabricación por módulos tuvo otro crédito también positivo en cuanto a costos, ya que montar un tubo en la grada por el procedimiento tradicional —

con necesidad de grandes medios de izada, andamiajes, accesos a veces complicados, trabajo incómodo y con recursos limitados, a veces a la intemperie—era mucho más caro que montar ese mismo tubo en un taller cubierto, con acceso a nivel del suelo, con recursos de taller. De hecho en el taller costaba como promedio un tercio de lo que costaba a bordo.

Ventajas de la construcción modular

Entre las principales ventajas podemos hacer mención de los siguientes:

a. Periodos cortos de construcción
b. Óptima calidad
c. Entorno productivo controlado
d. Construcción segura
e. Menores pesos
f. Trabajos en equipos autónomos y multidisciplinarios
g. Economías de escala
h. Otros

Herramientas de gestión, medios productivos e infraestructura

Luego de haber revisado brevemente el proceso constructivo y las ventajas, debemos citar en forma sucinta algunos conceptos y medios facilitadores que optimizarían el proceso productivo, siendo estos los siguientes:

a. Producción magra
b. Manufactura ágil
c. Six Sigma
d. Mejora continua
e. Enfoque socio-técnico
f. Gestión de proyectos
g. Ingeniería simultánea
h. Administración de calidad total

En los medios productivos podemos hacer mención en la aplicación de los conceptos CAD/CAM (Diseño asistido por computador/Manufactura asistida

por computador), maquinaria bajo el concepto CNC (Control numérico por computador) y CIM (Manufactura integrada por computador), que permitirán el desarrollo y optimización del diseño hacia la etapa productiva, logrando ser más eficientes.

Con relación a la infraestructura, el astillero deberá implementar un *layout* (disposición) que le permita mantener un flujo continuo de los diferentes procesos productivos; para tal fin deberá contar con áreas destinadas para el suministro del acero granallado, y posteriormente se realizará el corte, pre ensamble y ensamble de las planchas en los bloques; asimismo, se contará con talleres equipados por grúas imantadas y pórticos para facilitar lo anteriormente expuesto. Considerar además, en las zonas de ensamble y por medio de las grúas pórtico tipo Goliath y/o grúas de brazo amantillable, su traslado a las gradas de lanzamiento o diques para su armado final. Pueden ensamblarse módulos solamente limitados por la capacidad de carga de dichas grúas y por el proceso constructivo.

Lo expuesto anteriormente son filosofías y metodologías productivas, vigentes en la actualidad y empleadas con éxito en todos los rubros productivos de bienes y servicios, considerando algunos ejemplos reales aplicados en las industrias de Corea del Sur y Japón.

Conclusiones y recomendaciones

- El ingreso a la construcción modular implica que un astillero cuente con medios tecnológicos e infraestructura apropiada para tal fin; no se requiere última tecnología, sino una que sea acorde con las realidades propias.
- La capacitación y curva de aprendizaje deben ser tenidas en cuenta para los planeamientos futuros y la ejecución de los diferentes proyectos.
- El recurso humano necesario para poder desempeñarse en las distintas etapas del proyecto, como diseño, producción y control de calidad, estará supeditado a un plan de capacitación necesario para tal objetivo.
- El objetivo final es evitar reprocesos y mermas a lo largo de los proyectos.
- El éxito de esta metodología constructiva permite entregar los diferentes módulos lo más terminados posibles y su posterior traslado a la zona de ensamble.

- Buscar el mejor modelo de gestión será el principal desafío para lograr una fluidez de recursos materiales, humanos, tecnológicos, financieros y logísticos, para facilitar la ejecución de los diferentes proyectos.

Bibliografía

- Bonilla, Antonio. (1998). Teoría del Buque. 3era. Edición. Cádiz. Editorial, Librería San José. 1979.
- Eyres, D. J. (2007). Ship Construction. 6ta. Edición. Ship Construction, D. J. Eyres, Ed Elsevier, (6 edition, 2007)
- López García, G. y Benita Fernández, V. (1972). Estructura del Buque. 2da. Edición.

Bibliografía en Internet

- http://www.usc.es
- http://www.ingenierosnavales.com
- http://www.navantia.es





"Capilla de Nuestra Señora de los Ángeles"
(Museo de los Descalzos, Rímac - Lima) Fotografía: Marcela Santa María García.

Miguel Grau y el Convento de los Descalzos



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

"Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios". Monseñor José Antonio Roca y Boloña.[1]
"Grau ve acercarse una guerra que no desea, que el Perú en ningún momento prepara y que nuestro marino piurano tiene que afrontar como una exigencia moral, no como un deseo del país". José Agustín de la Puente Candamo.[2]
"Alma de acero y corazón de niño, batió a una escuadra y perdonó al Cousiño". Pedro Paz Soldán y Unanue.[3]

Los grandes hombres de la historia han sido, la mayoría de veces, hombres de grandes proporciones de humildad, una humildad que se evidenciaba no solo en los momentos cúspides de sus vidas, sino, y he aquí lo rescatable, en el día a día. Una consecuencia lógica a una conciencia vigilante e íntegra, cuasi estoica que pocos logran –no es imposible– realizar. Los hombres que tuvieron una vida coherente dentro del tiempo que les tocó vivir, son los que han sobrevivido como figuras paradigmáticas positivas, logrando esquivar el ingrato olvido del tiempo.

Dentro de este tipo de personas podemos englobar, *grosso modo*, a figuras que, con o sin razón, han servido como ancla de unidad a instituciones –gubernamentales, eclesiásticas y militares– a lo largo de la historia de las sociedades.

Un ejemplo claro, verificable y positivamente imitable para una sociedad como la nuestra, donde los continuos vaivenes del construir y retroceder frenan los deseos ilustrados de nuestra independencia de España[4] –aunque simbólica, es la que tuvimos y compartimos con los demás países latinoamericanos, hispanoamericanos o indoamericanos– es la figura del Almirante Miguel Grau Seminario.



Capitán de Navío Miguel Grau Seminario (Archivo Histórico de Marina).

En este breve artículo no se hará una apología ni menos una hagiografía de la figura del ilustre marino peruano, tan ilustre como muchísimos más que se encuentran en compás de espera a que algún curioso investigador e historiador hable más profundamente de ellos. En este caso, nos dedicaremos a narrar un pasaje poco conocido en la vida de nuestro personaje.

Vale resaltar la humildad de don Miguel Grau, quien sabiendo que se venía su último descenso por el muelle Dársena, su último viaje de la lancha al inmortal monitor; seguramente mirando de reojo al puerto que se alejaba, queriendo volver a ver a su esposa, hijos, y amigos; ordenando su último zarpe del puerto del Callao hacia las aguas sureñas del antiguo Perú; no tuvo mayor gesto de madurez espiritual y humana que el postrarse ante su Dios y confesar sus faltas ante el representante de Cristo en la tierra. El fin se acercaba.

Este acto de suprema humildad ante su fe lo realizó en el Convento de los Descalzos del Rímac, a unas seis cuadras del río del mismo nombre, frente al colonial Paseo de los Descalzos, y a dos cuadras del monumento –mito o no– a la infidelidad moral de un virrey.

En palabras de Luis Alayza y Paz Soldán, que recoge el historiador peruano José Agustín de la Puente Candamo:

> *"Paz Soldán, que hablaba con Grau en francés, recordando los tiempos en que ambos vivieran en París, díjole, al despedirlo en la puerta: va usted a cosechar nuevos lauros, Contralmirante. 'Tout est perdu –contestó Grau –. Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en los Descalzos, y estoy preparado para entregar mi alma a Dios. [...]'"*[5].

Palabras que calaron en el espíritu no solo del joven Alayza, sino que irradiaron a toda una generación que vio en el Comandante del "Huáscar" y su tripulación la última esperanza del pueblo peruano ante la incapacidad, desorden, falta de previsión estratégica y unidad nacional por parte de la mayoría, o al menos los más influyentes, gobernantes de aquellos agrios años de guerra[6].

Para algunos, esa combinación de humildad y serenidad fue su talón de Aquiles. Para otros, fueron las alas que le faltaron a Ícaro para llegar al infinito. Ningún enemigo de aquellos fratricidas años logró ingresar a territorio peruano mientras el monitor vigilaba sigilosamente, cuasi omnipresente, las frías y ricas aguas, que años más tarde llevarían el nombre de su Comandante.



Lienzo con retrato de P.Pedro Gual y Pujadas (Museo de los Descalzos, Rímac - Lima). Fotografía: Marcela Santa María García.

Pero volvamos a los Descalzos y al sacerdote que lo confesó por última vez.

En cuanto al padre franciscano Pedro Gual y Pujadas, se puede decir que fue uno de los más brillantes sacerdotes apologéticos de la tradición católica de aquellos años, que se caracterizaron por las ácidas polémicas entre liberales y conservadores[7]. Los liberales buscaban desde la Independencia, y con más fuerza desde la década de 1850, apartar a la Iglesia de los asuntos de gobierno y ubicarla, en el orden estatal, por debajo del poder político[8]; esto como consecuencia de las ideas libertarias de los enciclopedistas que ya habían incendiado Estados Unidos de Norteamérica y Francia, arrastrando al mundo antiguo a la era de las revoluciones que cambiarían la faz de la vida en el mundo[9]. Entre los defensores más destacados, nos encontramos con el confesor del Comandante del monitor. De origen barcelonés, llegó al Perú en 1845 a la edad de 32 años. Era tan capaz, que representó al obispo Sebastián Goyeneche en el Concilio Vaticano I. Como buen franciscano, tuvo entre sus manos a San Agustín, a San Buenaventura –pensamiento escolástico–, Santo Tomás de Aquino, Hugo Grocio, Immanuel Kant, Jaime Balmes; y mantuvo debates con personajes peruanos de la talla del liberal ex clérigo Francisco de Paula González Vigil[10]; rebatió algunos argumentos de Renan, y era ya autor de cinco libros sobre la fe y la teología publicados antes de 1879. Falleció en 1890.[11]

Podemos decir que dos grandes se juntaron en el Convento de los Descalzos del Rímac, profetizando mediante gestos y símbolos lo obvio del porvenir oscuro que se levantaba sobre el Perú, así como del haz de luz que rompió hacia el infinito del tiempo, y que en palabras del monseñor J. A. Roca y Boloña dio pie a que:

> *"El infortunio y la gloria se dieron una cita misteriosa en las soledades del mar, sobre el puente de la histórica nave, que ostentaba, orgullosa, nuestro inmaculado pabellón, tantas veces resplandeciente en el combate. El infortunio batió sus negras alas, y, bajo de ellas, irguióse la Muerte, para segar en flor preciosas vidas, esperanza risueña de la Patria. Empero, cuando aquella consumaba su obra de ruina, apareció la Gloria, bañando con su purísima luz el teatro de ese drama con inmarcesibles coronas, las altas frentes que no se doblegaron ante el peligro, y mantuvieron siempre frescos los laureles, con que las ornara la Victoria.* (Cfr. Torres Arancivia, 2012: 200).

Dicha reunión de fe, entre el sacerdote y el marino, fue inmortalizada para las futuras generaciones, mediante un retrato al óleo del Gran Almirante, ubicado junto a la pequeña capilla del convento donde se arrodilló por última vez –solo ante Dios– y entregó su alma y voluntad a la defensa de los peruanos.

En la actualidad, dicho óleo comparte, junto a otros 500 de las escuelas Cusqueña, Limeña y Quiteñas del siglo XVI al XX, las instalaciones del ahora museo del Convento de los Descalzos del Rímac, convirtiéndose en el más rico repositorio de pinturas eclesiásticas con que cuenta el Perú. El ambiente conventual y místico del lugar invita a la reflexión y a la inspiración –a través del arte– artística y humana. Un lugar de portentosa paz al que todos ustedes están cordialmente invitados[12].

Como dato curioso, el retrato del padre Pedro Gual y Pujadas se encuentra en un ambiente próximo al del Gran Almirante, donde seguramente, y de vez en cuando –en especial los 8 de octubres de cada año– se reúnen para rememorar viejos encuentros y grandes anécdotas que solo están destinadas a pertenecer a los grandes hombres.

Referencias

1. Oración Fúnebre por el descanso eterno del Contralmirante Miguel Grau y sus gloriosos compañeros, pronunciada por Monseñor José Antonio Roca y Boloña el 29 de octubre de 1879. Cfr. Torres Arancivia, 2012: Apéndice Nro. 2

2. Cfr. de la Puente Candamo, 2003: 263
3. Íbid., p. 75.
4. Cfr. Anna: 17-84, 281-311
5. Cfr. de la Puente Candamo, 2003: 313.
6. Cfr. Torres Arancivia, 2012.
7. También llamados tradicionalistas. La diferencia entre tradición y tradicionalismo es finamente abordada por Karen Sanders. Cfr. Sanders, 1997: cap. 2.
8. Esto se puede entender al considerar que, para los liberales, tanto la Iglesia como el ejército eran las únicas instituciones que trascendieron al periodo colonial que tanto querían aborrecer, y por ende debían ser disminuidas y controladas. A finales del siglo XIX e inicios del XX, apareció el positivismo, manteniendo el mismo esquema. Cfr. Prado, 1941; Zea, 1976.
9. Cfr. Hobsbawm, 2011.
10. Famoso político peruano quien, en su discurso del 7 de noviembre de 1832, acusó al presidente Agustín Gamarra de no cumplir con las leyes. Es conocida su frase "Yo debo acusar, yo acuso". Cfr. Torres Arancivia, 2012: 267 – 275.
11. Cfr. Cuesta-Alonso, 2000.
12. Museo de los Descalzos, información para visitas Telf. 481-0441. Museo de los descalzos/ página oficial en Facebook.

Bibliografía

- Anna, Timothy E. (2003). *La caída del gobierno español en el Perú: el dilema de la Independencia.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Cuesta-Alonso, Marcelino R. (2000). *La teología apologética de Pedro Gual y Pujadas.* Anuario Historia de la Iglesia. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, IX. Pp. 528-536.
- De la Puente Candamo, José Agustín (2003). *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Hobsbawm, Eric J. (2011). *La era de la revolución: 1789-1848.* Segunda. Buenos Aires: Crítica.
- Prado, Javier (1941). *Estado Social del Perú (Estudio Histórico-Sociológico).* Lima: Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú.
- Sanders, Karen (1997). *Nación y Tradición. Cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930.* Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto Riva-Agüero/ Fondo de Cultura Económica.
- Torres Arancivia, Eduardo (2012). *La voz de nuestra historia. El poder de la oratoria civil y religiosa en el Perú (siglos XVI-XIX).* Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Zea, Leopoldo (1976). *El Pensamiento latinoamericano.* Barcelona



"No menor cuidado ha de poner el Príncipe en gobernar la nave de su Estado [...]". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.

Mar y tempestad como imágenes de la violencia en la teoría política del Barroco hispanoperuano



Magister en Historia
EDUARDO TORRES ARANCIVIA

A través de estas líneas el eventual lector podrá adentrarse en la manera barroca de postular la política. Como se sabe, durante los siglos XVI y XVII los tratadistas revelaban sus postulados sobre cómo debía organizarse a la sociedad por medio del símbolo y de la alegoría. Tal estrategia responde al mismo carácter del Barroco, que es el intento de alcanzar la síntesis entre política, filosofía, arte y religión. Esa era la forma de entender la modernidad en aquel entonces, y de ahí que el lenguaje de todos aquellos que pintaban, componían música o escribían, solía verse revestido de unos juegos discursivos que, hoy por hoy, parecen difíciles de entender, y hasta oscuros.

Tal oscuridad no era tal en los lejanos días del siglo XVII. Los intelectuales y escritores utilizaron la palabra en su más completo esplendor para delinear soluciones a los problemas que presentaba la vida en sociedad. Esto lo hacían, pues consideraban que existían imágenes tan potentes, que bien podrían ser entendidas por cualquier letrado o arbitrista de la cristiandad occidental. Por ejemplo, el que se diga –en un tratado de gobierno– que un rey debía ser como un pelícano, era una forma de señalar que un monarca debía dar hasta la última gota de sangre con tal de procurar la felicidad de sus súbditos, y esto porque se creía que los pelícanos, ante la escasez de alimento, eran capaces de abrirse el pecho para que sus polluelos pudieran beber su sangre.

Así, en la lectura de los textos políticos del Barroco hispano peruano, se puede encontrar el peso gravitante que tiene la figura del mar como sinónimo de violencia en la política de los gobiernos. Tal símil es algo notorio en varios textos sobre cómo dirigir a los Estados, y se puede rastrear –de manera más tímida– en el Perú barroco, que, como es lógico, había recogido la impronta de la política moderna del siglo XVI.

Ya en los textos sagrados, el mar simboliza inquietud, caos y fuerza inexorable. Ahí mismo, el mar en tempestad es relacionado con la impiedad, en el sentido de que su fuerza es similar a la de los impíos que no pueden estarse quietos y que, como aguas movidas, solo pueden arrojar lodo y cieno.[1] Por ello, no sorprende que la Biblia también traslade la fuerza del mar a la de los ejércitos o a la de las muchedumbres que en el fin de los tiempos harán de la tierra un espacio violento.[2]

En otros casos, las tempestades son, a su vez, asociadas con la ira de Dios, tal cual lo recuerdan varios pasajes del Antiguo Testamento, como el de las aguas tragándose a las fuerzas del Faraón (Éxodo 15, 19), o la tormenta en altamar que termina con el sacrificio de Jonás por parte de la tripulación de la nave en la que el profeta pretendía huir (Jonás 1, 4-17), entre otras reveladoras páginas.[3] En la generalidad de los casos, el poder del mar o de la tempestad aparece asociado, simbólicamente, con la violencia del castigo, del desorden, y a la fuerza incomprensible de las pasiones humanas.

Haciéndose un gran salto cronológico, se ve que este simbolismo del mar y su tempestad, referido a la violencia, se traslada a la literatura barroca. En ella, el mar simboliza la alteridad, pero una alteridad que el otro no puede comprender. En Góngora, por ejemplo, el mar puede ser un símil de lo incomprensible, y hasta del impulso, tal cual se puede ver en *Polifemo* y en *Las soledades*. Como un *tropos* barroco, la mar movida también aparece en la obra de Calderón de la Barca, muchas veces como potencia divina que castiga y, en algunos casos, hasta como obra del demonio que busca doblegar al hombre.[4]

Se demuestra así la fuerte ligazón que se da entre violencia e imagen de mar movido. Tan contundente es esa asociación, que hasta se trasladó a la política en buena parte de los tratados de los teólogos y arbitristas que escribieron entre los siglos XVI y XVII. Dentro del mundo de símbolos, emblemas y alegorías que caracteriza al Barroco hispanoamericano, puede señalarse que la idea de la tempestad del mar es la que representa el fenómeno de la violencia en la vida en sociedad o, lo que es lo mismo, en la política.



"Por no salir de la tempestad sin dejar en ella instruidos al Príncipe de todos los casos a donde puede traerle la fortuna adversa [...]". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.



"A la vista se ofrece torcido y quebrado el remo, debajo de las aguas, cuya refracción causa este efecto: así nos engaña muchas veces la opinión de las cosas". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.

Ya en 1539, el polígrafo genial que fue Antonio de Guevara –que diez años antes había publicado su excelente tratado de política intitulado *Reloj de Príncipes*–, mostró su destreza enciclopédica en otros menesteres sacando a luz su *Arte del marear y de los inventores de ella*, que no era sino un tratado de técnica marina y arte del navegar.[5] En ese infolio, el capítulo IX nos lleva a la imagen que los intelectuales tenían del mar. Según se desprende del escrito, al océano se le teme por contener una fuerza que no se puede medir. De esa manera, la imagen que queda es que:

> *La mar es muy maliciosa, y siempre han de tomar sus cosas al revés; porque en la calma y bonanza, arma para hacer tormenta; y en la tempestad y tormenta, apareja para hacer bonanza. La mar es aficionada con unos, y apasionada con otros; porque si se le antoja, a uno sustenta la vida veinte años, y a otro la quitará el primer día. La mar es muy enemiga de todo con lo que se sustenta la vida humana; porque el pescado es flemoso, el aire es importuno, el agua es salobre, la humedad es dañosa, y el navegar es peligroso.*

La mar, para Guevara, es el imperio de fuerzas monstruosas, como la de los temporales, los vientos y el oleaje; todas ellas teniendo por escenario abismos insondables y espacios abiertos e inconmensurables. Ante esto, el enterado tratadista no teme decir que el reino del mar es el reino de la locura, donde todo está bajo la suerte y nada sucede bajo la óptica de la razón. En resumidas cuentas, el mar y su fuerza son una constante amenaza para quien no quiera entender su peligro.

Esa imagen del mar y sus tempestades, que la alegoría barroca había convertido en motivo usual de la literatura, y que los especialistas en los lances del océano reafirmaron en sus textos, también será recogida por el discurso político. En esos discursos, la violencia se prefigura en el símil marino para representar los peligros que debe sortear el príncipe cristiano, como el piloto de la gran nao que es el Estado.

Ya desde fines del siglo XVI se puede encontrar la idea del mar como fuerza violenta que amenaza la recta vida en sociedad. El *Tratado de la tribulación* de Pedro de Rivadeneira, en sus primeros folios, ya anuncia el símil:

> *Que navegamos por este golfo tempestuoso del mundo, pues ninguno se escapa de sus furiosas olas y horribles tormentas, y basta ser hombre para estar sujeto á las leyes y miserias de los hijos de Adán.*[6]

Nadie puede escapar a la fuerza del sufrimiento, puesto que le vienen al hombre por su imperfección, producto del pecado original. Desde que el género humano

se alejó de la gracia divina, en virtud de su desobediencia, se sometió a la violencia de la vida, que no es si no, el conjunto de tribulaciones que el hombre, la mujer y el niño deben afrontar todos los días. En su argumentación, Rivadeneira también apeló a la imagen del Faraón con su ejército tragado por las aguas cuando intentaba cruzar el Mar Rojo para ir en pos del pueblo de Israel. Esto lo hace para señalar cómo el malvado pagó sus pecados al ser tomado desprevenido por la fuerza reivindicativa que el mismo Dios envió para castigar culpas.[7]

Asimismo, para este tratadista, las tribulaciones son "aguas violentas y furiosas", que turban la vida haciendo que el alma pierda el sosiego y la quietud.[8] Solo Dios podía salvar al hombre de caer en esa tempestad cuya violencia solo acabaría con la muerte. Enfrentado el hombre con su finitud, estaría él mismo "ya fuera de los peligros de la navegación" para "llegar al puerto de la tranquilidad"[9].

Sin embargo, en este *Tratado de la Tribulación*, la asociación entre violencia y política a través de la metáfora marina, no está tan clara, puesto que Rivadeneira se dedica con más profusión al estudio de las contingencias de la vida; sin embargo, al ser la vida un todo político (para los individuos de ese entonces no hay separación entre la esfera pública y la privada), la tribulación viene a ser una fuerza violenta que el ser humano debe afrontar en todo momento. En todo caso, no es Rivadeneira el último estudioso de la política en recurrir al símil marino. Por el contrario, durante la centuria siguiente esta poderosa analogía se entremezclaría con el discurso político con una fuerza inusitada; prueba de ello son las *Empresas políticas* (1640) de Diego de Saavedra Fajardo.

Desde su primer discurso, también Saavedra Fajardo relaciona la violencia con la fuerza del mar. Y es que su texto se inicia con una imaginativa figura: el Estado es un barco que es conducido por sobre un mar revuelto, que viene a ser el gobierno:

> *[Como «el diestro y experto piloto»] no menor cuidado ha de poner el Príncipe en gobernar la nave del Estado por el golfo tempestuoso del gobierno, reconociendo bien los temporales para valerse de ellos con prudencia y valor. Piloto es a quien está fiada la vida de todos; y ningún bajel más peligroso que la corona expuesta a los vientos de la ambición, a los escollos de los enemigos y a las borrascas del pueblo.*[10]

En ese sentido, para este arbitrista, la violencia que acecha al Estado está representada en fuerzas desproporcionadas que tienen que ver con pasiones tales como los extravíos del poder, la guerra y hasta el mismo malestar del pueblo que, entendiendo que su gobernante no cumple con el pacto que lo une a él,



"Por la popa, y la pro de un navío entendían los antiguos un perfecto consejo [...]".
Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.


ME COMBATEN, Y DEFFIENDEN

puede rebelarse y poner en entredicho la autoridad misma del monarca. A tal punto llega la analogía de la violencia con el mar, que Saavedra y Fajardo no duda en señalar que las revueltas y rebeliones de un pueblo disgustado pueden ser "como los arroyos crecidos con los torrentes de alguna tempestad".

Siguiendo con la alegoría, Saavedra Fajardo también le recomienda al monarca que en alguna ocasión se resista a la violencia; esto con el fin de que sus efectos nocivos en el gobierno y la sociedad puedan amainar por sí solos. Sin embargo, todo en el príncipe debe ser equilibrio, lo cual tampoco implica que "los reyes se rindan a la violencia de los vasallos sino en caso de última desesperación: porque no obra la autoridad cuando se humilla vilmente"[11].

La violencia en el tratado de las *Empresas políticas* también se oculta de manera alegórica en la figura del mar; pero tal estrategia le sirve a su autor para ilustrar al gobernante y decirle que, en última instancia, él –como monarca justo– debe sobreponerse a las olas de ese océano encrespado, para así conducir a su pueblo "al puerto de su conservación y grandeza". En esa nao que es el Estado, el príncipe cristiano es el piloto; y los ministros y consejeros, las velas de ese bajel. Que se cuide el monarca –dice entonces el escritor– de que el poder de esos asesores se llegue a engrandecer, pues solo lograrán que, por su ambición desmedida, la nave entera sea tragada por las aguas de esa eterna tempestad.[12]

En el Perú, la alegoría del mar aparece de manera tímida, mas no por ello con débil potencia. Es impactante encontrar la alegoría marina en el encuentro entre Atahualpa y el cura Valverde, que narra –en base al desaparecido texto de Blas Valera– el Inca Garcilaso de la Vega. Como se sabe, es muy probable que el sacerdote dominico se haya acercado a la litera del inca para leerle el *Requerimiento*, que era el texto de época que los conquistadores les leían a los señores infieles para que se sometiesen a los postulados del catolicismo y a la autoridad del rey hispano, puesto que de no hacerlo podían ser destruidos a través de la guerra justa.

Garcilaso menciona cómo el sacerdote, al final de ese requerimiento, le dice al Inca, a través del ineficaz "lengua" Felipillo, que debe aceptar la autoridad de Cristo, del rey y de Pizarro, ya que si no, "tendrá por muy cierto permitirá Dios, que como antiguamente el Faraón y todo su ejército pereció en el mar bermejo, y así tú y todos tus indios seáis destruidos por nuestras armas"[13]. El hecho de rememorar el milagro que obró Dios a través de Moisés en el Mar Rojo es una forma de señalar cómo la furia de Dios puede caer sobre los tiranos. En este caso, la figura del mar se asocia con el castigo divino que asolará a todo aquel reino que rechace el gobierno de Jesucristo y de sus monarcas católicos.

Un sermón pronunciado en Lima por el sacerdote Fernando de Herrera nos lleva por una vertiente triplemente alegórica, pues señala la relación que puede haber entre mar, la Virgen María y la violencia. En esa alocución el sacerdote describe a la Madre de Dios como una especie de generala de los ejércitos celestiales.[14] De esa manera, la Virgen es asociada con la violencia de un Dios que se percibe como justo, pero vengativo; y así aparece la idea de una Virgen María que sale a luchar contra los infieles. Ella mueve a las armas en el combate –dice ese sermón– para así "descabezar la impiedad y degollar la herejía". Se suele olvidar, pero "María" significa "Estrella del mar"; de ahí que el discurso de este sacerdote retome el relato del castigo divino en el Mar Rojo, para encontrar la ligazón entre la violencia de Dios y el nombre de la Madre del Redentor. En su razonamiento, cuando el mar devoró a los egipcios, el castigo era de Yahvé, pero la fuerza era de María; fuerza que se representaba en la potencia del agua. Y la forzada asociación cobra más ímpetu cuando el cura recuerda a su auditorio que la hermana de Aarón y de Moisés se llamaba María, y que fue justamente esa mujer quien celebró con música potente el descalabro de las fuerzas egipcias. Tales asociaciones eran, pues, la lógica del Barroco que ligaban conceptos e historias tan disímiles, con tal de sustentar un punto de vista.

Por otro lado, en la monumental obra de Felipe Guamán Poma de Ayala, también se puede rastrear la potencia del mar como alegoría del gobierno que deviene en la tiranía, y, por lo tanto, en la peor de las violencias. En el folio 367 [369] se lee cómo el cronista andino señala que el rey de España es un verdadero santo que vela por los indios del Perú y que toda esa bondad llega a través del mar, pero que tal magnificencia, tocando tierra, se vuelve contra los naturales del Perú para dañarlos y vejarlos.[15] De esa manera, Guamán Poma delinea al mar como el gran espacio de la esperanza que sirve como vía para que la justicia de un rey llegue a las costas del Perú. Tal justicia, como es de entenderse, llega a través de barcos, con funcionarios rectos, oficiales y sacerdotes preocupados por los nativos peruleros.

Finalmente, una mención marina extraña, pero llena de significantes, se encuentra en la *Historia del reino y provincias del Perú* del jesuita Giovanni Anello Oliva.[16] Ahí el sacerdote menciona el origen de Manco Cápac: este había nacido en una isla del norte del Perú, pero, antes de su nacimiento, el mar entró en una terrible tempestad que parecía iba a destruirlo todo. No obstante, apenas se produjo el nacimiento del Inca, la paz sobrevino casi de inmediato. Aquí el discurso parece llevarnos, una vez más, al contenido de la política barroca: la justicia de

un rey anula la violencia en el gobierno. La imagen, entonces, estaría dilucidada en la obra de Oliva: el mar tempestuoso simbolizaba la época tiránica previa al ascenso de los Incas, mientras que el agua tranquila representaba el porvenir de un gran reino y el ascenso de un gran rey que buscaría la paz y la justicia entre su gente, hasta que, a entender del sacerdote, su raza pecó y debió pagar sus culpas con la conquista de los europeos.

Referencias

1. Phillips, John (2008). *Cómo entender e interpretar la Biblia. Una introducción a la hermenéutica.* Michigan: Portavoz, pp. 33-68 (versión original 1987).
2. Ibíd., p. 68.
3. "El mar en la Biblia como símbolo de caos". *Tiempo del Espíritu. Renovación carismática católica.* 29 de abril del 2009. En: http://www.tiempodelespiritu.com/index.php?option=com_content&view=article&id=85:el-mar-en-la-biblia-como-simbolo-de-caos&catid=43:la-biblia&Itemid=89 (visualizado el 1 de mayo de 2011).
4. Al respecto, véase una aproximación en Fernández Mosquera, Santiago (2003). *La tempestad en Calderón: del texto a la tabla.* En: Manfred Tietz (ed.), Archivum Calderonianum, Tomo 10: Teatro calderoniano sobre el tablado. Calderón y su puesta en escena a través de los siglos. XIII Coloquio Anglo-Germano sobre Calderón. Florencia, 10-14 de julio del 2002 (pp. 97-128). Stuttgart: Franz Steiner.
5. Guevara, Antonio de (1673). *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas. Compuesto por el Ilustre, y Reverendísimo Señor D. Antonio de Guevara, Obispo de Mondoñedo, Predicador, y Cronista, y del Consejo de su Majestad. Dirigido al Ilustre Señor D. Francisco de los Cobos, Comendador mayor de León, del Consejo de Estado de su Majestad.* Madrid: Melchor Alegre, pp. 241-276 (versión original 1529).
6. Rivadeneira, Pedro de (1877). *Tratado de la tribulación.* Lib. 1, cap. 10. Madrid: Tello, p. 2 (versión original 1589).
7. Ibíd., p. 82.
8. Ibíd., Lib. 1, cap. 13, p. 122.
9. Ibíd., Lib. 1, cap. 17, p. 157.
10. Saavedra Fajardo, Diego de (1640). *Empresas políticas.* Valencia: Vilagrasa, 1-3.
11. Ibíd., 4.
12. Ibíd., 6 y 11.
13. Garcilaso de la Vega, Inca (1617). *Historia general del Perú.* Córdoba: Andrés Barrero, 17.
14. Herrera, Fernando de (1675). *Sermones varios que dijo en el Perú.* Barcelona: La Caballería, 104.
15. Guamán Poma de Ayala, Felipe (1615). *Nueva corónica y buen gobierno.* México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
16. Anello Oliva, Giovanni (1998). *Historia del reino y provincias del Perú.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú (versión original 1631), 51 y ss.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

ticias nacionalesnoticias nacionales noticias
cias nacionales noticias nacionales noticias naci
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacional
onales noticias nacionales noticias nacionales noticias
onales noticias nacionales noticias nacional
icias nacionales noticias nacionales noticias na
cias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacion
onales noticias nacionales noticias nacion
onales noticias nacionales noticias nacionales no
ticias nacionales noticias nacionales noticias
icias nacionales noticias nacionales noticias na
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales notic
ticias nacionales noticias nacionales noticias
ias nacionales noticias nacionales noticias nacion

Presidente de la Universidad Marítima Mundial visitó el Perú



Con el propósito de familiarizarse con el quehacer de la Dirección de General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), el Presidente de la Universidad Marítima Mundial, doctor Björn Kjerfve, realizó el 7 de enero una visita a sus instalaciones.

Durante su estadía en el país, el doctor Kjerfve fue recibido por el Director Ejecutivo de DICAPI, Capitán de Navío Raúl Robles Manrique, y conoció la labor que realizan, a través de una exposición a cargo del Director de Asuntos Internacionales y Normativa, Capitán de Navío Pedro Terry Guillén, en la sala de conferencias de dicha Dirección General.

A su turno, el Presidente de la Universidad Marítima Mundial realizó una presentación, donde explicó los alcances de las distintas carreras que ofrece la Universidad, su planta docente, títulos que otorga, financiamiento, costo de vida, entre otros temas.

Asimismo, recorrió las instalaciones del Centro Control de Misiones en la Comandancia de Operaciones Guardacostas, en la que pudo apreciar las bondades de sus diferentes equipos y sistemas que permiten a la Autoridad Marítima efectuar el Control del Tráfico Acuático y el monitoreo del área SAR.

En su paso por nuestro país, el doctor Björn Kjerfve visitó también las instalaciones de la Dirección de Hidrografía y Navegación, la Escuela Naval del Perú y la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau".

La Universidad Marítima Mundial (World Maritime University – WMU) depende de la Organización Marítima Internacional, de las Naciones Unidas, y tiene su sede central en Malmö (Suecia).

Director de Sanidad de la Marina de los Estados Unidos de América visitó el Centro Médico Naval "CMST"

El Director de Sanidad y Jefe de la Oficina de Medicina y Cirugía de la Marina de los Estados Unidos de América, Vicealmirante Matthew Nathan, visitó las

instalaciones del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara".



A su llegada, la autoridad fue recibida por el Director de Salud y Centro Médico Naval "CMST", Contralmirante Eduardo Novoa Monge, y el Director Médico del Centro Médico Naval "CMST", Contralmirante SN (MC) Hugo Gallo Seminario, quienes lo acompañaron en su recorrido por el citado nosocomio.

Cabe destacar que la visita del Vicealmirante Nathan se realizó con el fin de conocer las actividades que efectúa el Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales - NAMRU-6, en Lima e Iquitos, gracias al Convenio firmado entre ambas Marinas, desde el año 1983; ratificando así la importancia de la colaboración conjunta en los estudios de investigación de enfermedades infecciosas.

El Vicealmirante Nathan quedó complacido al recorrer las instalaciones de este Centro Médico y visitar las instalaciones del CEMENA, réplica del Hospital Naval de Beaufort, en Carolina del Sur (EE. UU.), en donde tuvo a su cargo una Jefatura en los inicios de su carrera naval.

Cabe destacar que esta visita protocolar nos ayuda a confraternizar e intercambiar criterios profesionales y estar a la vanguardia de los avances.

Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio PANAMAX – 2013

En las instalaciones del Comando Sur en Miami, Florida, se desarrolló la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional PANAMAX 2013, con la participación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, Ejército y Fuerza Aérea.

El Ejercicio será simulado y tendrá como objetivo la defensa del Canal de Panamá, para lo cual se ha conformado una Fuerza Multinacional Sur (Multinational Force South - MNFS), que estará a cargo del Comandante de la Cuarta Flota de los Estados Unidos, el Comando del Componente Terrestre (Combined Force Land

Component Command - CFLCC) y del Componente de Fuerzas Especiales (Combined Joint Special Operations Force – CJSOTF). En esta ocasión, será responsabilidad de Brasil y la Armada Nacional de Colombia el mando del Componente Naval (Combined Force Maritime Component Command - CFMCC).



La Marina de Guerra del Perú fue responsable de comandar a la Fuerza de Tarea del Pacífico (CTF Pacific Commander). Por otro lado, se realizaron coordinaciones para las posiciones que ocuparán los oficiales y personal subalterno de nuestra Armada en las distintas secciones de los Estados Mayores, principalmente de la MNFS, CFMCC y CJSOTF.

Es importante mencionar que para este Ejercicio se está creando por primera vez un país ficticio en territorios geográficamente existentes, llamado "Nueva Centralia", lo que conllevará la participación de las Fuerzas Especiales Combinadas y la ejecución de operaciones terrestres, así como operaciones de Ayuda Humanitaria y de respuesta ante desastres naturales. Este nuevo escenario permitirá la participación de pelotones de la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra.

En la Conferencia de Planeamiento se encuentran participaron delegaciones de Belice, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y República Dominicana.

Se tiene previsto que la ejecución del Ejercicio se realizará en el mes de agosto.

XVII Contingente de "Cascos Azules" partió rumbo a Haití

En la Plaza Bolognesi del Cuartel General del Ejército, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado por el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi, participaron de la ceremonia de despedida del décimo séptimo contingente de la "Compañía Perú", integrado por 216 soldados de las Fuerzas Armadas.



Cabe destacar que a través de este nuevo contingente, el Perú ratifica su posición a favor de la paz en el escenario internacional, cumpliendo fundamentalmente labores de prevención. El Ministro de Defensa resaltó que "Haití es un país que en este momento todavía requiere de apoyo internacional para lograr un orden interno y, en ese contexto, los 'Cascos Azules' peruanos estarán contribuyendo en el mantenimiento de la paz".

Los denominados "Cascos Azules", se encuentran al mando del Teniente Coronel EP Julio René Ruíz Juárez, y viajarán con el objetivo de continuar con las labores de operaciones de paz, contribuyendo al mantenimiento de seguridad en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH), durante los próximos seis meses.

El personal, que está integrado por 114 miembros del Ejército, 60 de Marina y 42 de la Fuerza Aérea, tiene como responsabilidad mantener el control del 80% de la frontera con República Dominicana en las bases nacionales de Malpasse y Anse-a-Pitre, brindar seguridad a convoyes y a campos de desplazados, además del apoyo en los procesos electorales.

Cabe precisar que la "Compañía Perú" tiene como misión realizar operaciones conjuntas en apoyo a la Policía Nacional de Haití y a la Organización de las Naciones Unidas, con orden en su área de responsabilidad, para propiciar un ambiente seguro y estable, con el objetivo de permitir el cumplimiento de la misión de la MINUSTAH.

Es así que, desde el 16 de agosto de 2004 —que se creó la Compañía Aerotransportada denominada "Compañía Perú"—, nuestro país ha participado con aproximadamente 4.460 integrantes de las Fuerzas Armadas, que tienen la importante tarea de mantener la presencia internacional del Perú en esta Misión de Paz de la ONU

Modernas unidades anfibias combatirán al narcoterrorismo en el VRAEM



El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, el 7 de febrero, en la ciudad de Pucallpa, puso en funcionamiento dos modernas unidades anfibias Hovercraft, las mismas que desempeñarán funciones de patrullaje y apoyo a las Fuerzas Armadas en la lucha contra el narcoterrorismo en el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

Acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, así como de otras autoridades navales, el titular de Defensa viajó a la Región Ucayali, en donde puso en actividad las mencionadas unidades de la Marina de Guerra del Perú, que fueron adquiridas por el actual Gobierno.

Tras la ceremonia de entrega, el Ministro Pedro Cateriano abordó una de estas unidades anfibias y navegó por el río Ucayali, en cuyo curso apreció su capacidad operativa, así como la óptima preparación de los efectivos que combatirán al narcoterrorismo en el VRAEM. En dicha navegación participó la máxima autoridad naval, con quien, minutos después, recorrió las instalaciones del BAP "Clavero".

En uno de los pasajes de su visita, el Ministro de Defensa declaró: "Ponemos en servicio dos embarcaciones Hovercraft fabricadas en Gran Bretaña, pero ensambladas acá. El Gobierno ha invertido 35 millones de soles en la adquisición de estas cinco embarcaciones, que se sumarán a la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo". Asimismo, informó que próximamente serán incorporadas dos unidades más, las cuales están en la etapa de fabricación.

Indicó, también que: "De esta manera el Gobierno está cumpliendo con su promesa de dotar con las mejores herramientas a las Fuerzas Armadas, para que puedan cumplir con su rol constitucional de defender al país contra amenazas como el terrorismo".

Es importante referir que estas unidades anfibias Hovercraft cuentan con una coraza de aluminio y colchones especiales de aire, que les otorga capacidad de flotabilidad y de deslizador para elevarse en superficie marítima o de tierra, superando todo tipo de obstáculos.

Estos vehículos llegan hasta los 35 nudos de velocidad y pueden albergar a 20 combatientes. Las unidades para el VRAEM serán blindadas y armadas, y cuentan con capacidad de visión nocturna. Además, tienen capacidad de adentrarse a tierra, cumplir labores de rescate en auxilio, por ejemplo, de un helicóptero, y regresar al agua. Según las especificaciones técnicas, su maniobrabilidad fluvial permanece intacta en cualquier época del año y condición climática.

Presidente de la República presidió presentación del libro "Grau"



En el Palacio de Torre Tagle, la Fundación Miguel Grau y la Marina de Guerra del Perú, a través del historiador José Agustín de la Puente Candamo, presentaron el libro "Grau", publicación que se enmarca en la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", la misma que tiene como objetivo promover los valores morales que el "Gran Almirante" sembró en su vida como padre, esposo, militar y político. Además, busca motivar la lealtad, la dignidad y la honestidad en la identidad nacional entre los peruanos.

Durante el importante acto, que se llevó a cabo el 20 de febrero, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, en palabras inaugurales expresó:

> "La edición que hoy nos convoca plasma en su contenido los valores del Gran Almirante Grau y es justo tributo a la figura del marino que encarna en sí mismo las más altas virtudes de quien ha optado en la vida por la vocación de servir a la patria en la Institución que es la

> Marina de Guerra. Guardo la convicción de que la presente obra ha de enriquecer el legado de moral y honor que constituye la esencia de la tradición naval, que se asienta desde sus orígenes en hombres y hechos que precedieron a la guerra del guano y el salitre, como a quienes los continuamos".

La máxima autoridad naval agradeció a la Fundación Miguel Grau, gestora de esta valiosa edición, por su iniciativa, entusiasmo y dedicación para llevar adelante este ambicioso proyecto. Asimismo, "[...] a la empresa Telefónica, Interforum y a la Minera 'Nuevo Horizonte', por brindarnos su valioso apoyo; a la familia Grau, a los historiadores, periodistas y a cada uno de los colaboradores, que han hecho posible que esta obra, cuyo epígrafe destaca la frase 'Grau... profundo y sereno como su mar', llegue a todos los peruanos".

A su turno, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, felicitó a la Fundación Miguel Grau y a la Marina de Guerra del Perú por este magnífico trabajo editorial que nos muestra el recorrido vital del Gran Almirante del Perú, con imaginación y excelencia gráfica, en una cuidada edición bilingüe que, sin renunciar al rigor histórico, permitirá difundir la trascendencia y los valores que encarna la figura del "Caballero de los Mares". El titular de Defensa destacó:

> "Como se señala en el texto, nuestros marinos no solo tienen internalizado el deber y compromiso de seguir el ejemplo de honestidad, lealtad y dignidad trazado por él, sino, además, mantienen firme el propósito de cultivarlo; principio de vida que se extiende a todos los peruanos de bien que, con independencia de su vocación profesional, dan su apoyo a cuanto conlleve el desarrollo y engrandecimiento de nuestro país. En este sentido, el libro que hoy presentamos constituye un ejemplo significativo, porque la vida de Grau es permanentemente lección de humanidad y patriotismo para los peruanos de todas las generaciones".

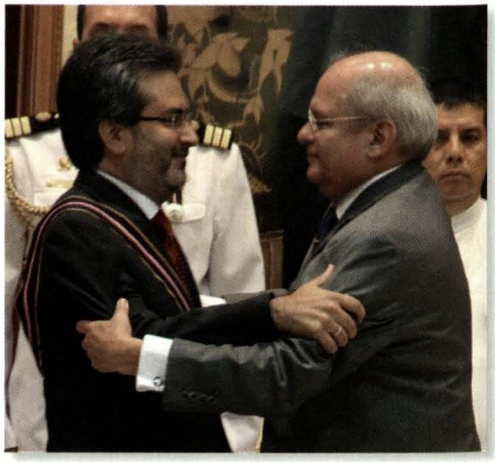
El significativo acto fue clausurado con palabras del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, quien destacó el ejemplo del Almirante Miguel Grau Seminario, que tanto hace falta en épocas de crisis de valores y compromisos.

> "Miguel Grau es un peruano que supo ser ejemplo como ciudadano, participando cívicamente en la vida política del país, como padre de familia, constituyendo un hogar; y también como militar, en los momentos más difíciles que le toca vivir a un militar,

que es cuando tiene que poner a prueba su destreza, su conocimiento, su lealtad y, al final, la firmeza de llevar y mantener una decisión hasta las últimas consecuencias", remarcó.

Asimismo, el mandatario recordó que Grau supo ponerse por encima de los vaivenes de la política, de las pasiones humanas, de los intereses personales, de los derechos legítimos de mantener la vida, porque eso es lo que requería la patria.

Marina de Guerra condecoró al Presidente del Consejo de Ministros



El 22 de febrero, el Ministro de Defena, Pedro Cateriano Bellido, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval - Distintivo Blanco, al Presidente del Consejo de Ministros, Doctor Juan Jiménez Mayor.

En la ceremonia estuvo presente el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General de Ejército Ricardo Moncada Novoa; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Jaime Figueroa Olivos, y el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

Tras la lectura del dispositivo y formulado de imposición, a cargo del Ministro de Defensa y Canciller de la Orden, procedió a la entrega de la presea al Presidente del Consejo de Ministros, Doctor Juan Jiménez Mayor. Seguidamente, el Comandante General de la Marina resaltó:

"Esta condecoración es un símbolo del glorioso pasado de la Armada Peruana, legado por sus hombres que, con sus luchas y sacrificios, defendieron la dignidad y soberanía de la patria; constituye una joya de inapreciable valor espiritual, que se otorga a quienes se han hecho merecedores a esta especial distinción, por sus virtudes

como hombres de reconocida lealtad, responsabilidad y entrega a la patria; que han demostrado con hechos y acciones su cariño al país y a la Marina de Guerra, contribuyendo de manera excepcional con su progreso y engrandecimiento. [...] Por estas razones, para la Armada, es muy significativo otorgarle un especial reconocimiento, a Usted Señor Presidente del Consejo de Ministros, porque desde el inicio de su actuación pública en el sector Justicia y en sus funciones actuales, ha establecido políticas claras de gestión, buscando la eficiencia y la cohesión entre las Instituciones tutelares de la patria, comprendiendo nuestras necesidades y nuestros requerimientos de forma tal que se vienen ejecutando acciones concretas para impulsar el desarrollo y prestigio de nuestra Armada", remarcó la máxima autoridad naval.

A continuación, el Presidente del Consejo de Ministros agradeció la distinción y reiteró su compromiso con la Institución. Finalmente, los invitados civiles y militares presentaron su saludo protocolar al Doctor Juan Jiménez Mayor.

Ministros de Defensa de Perú y Ecuador arribaron a la ciudad de Iquitos en visita oficial



El 25 de febrero arribaron a la ciudad de Iquitos el Ministro de Defensa de Perú, Dr. Pablo Cateriano Bellido, y la Ministra de Defensa Nacional del Ecuador, Dra. María Fernanda Espinosa Garcés, acompañados del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.

La comitiva fue recibida por el Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Jorge Moscoso Flores, en el Aeropuerto "Francisco Secada Vigneta", de Iquitos.

Seguidamente, la comitiva oficial se trasladó a las instalaciones del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, donde el Jefe del Servicio de

Hidrografía, Capitán de Fragata Jorge Guillermo Vizcarra Figueroa, realizó una exposición sobre las características y variaciones de los ríos afluentes del río Amazonas, dando énfasis al compromiso que tiene la Marina de Guerra del Perú de mantener actualizada la cartografía fluvial, en apoyo a los poblados amazónicos, abriendo de esta manera nuevas rutas de desarrollo, con el uso de herramientas de tecnología de punta, manteniéndonos a la vanguardia del Desarrollo en la región.

Posteriormente, los miembros de la comitiva oficial se trasladaron al Servicio Industrial de la Marina - Iquitos, donde fueron recibidos por el Jefe del SIMAI, Capitán de Navío César Augusto Benavides Iraola. En la sala de conferencia de dicho astillero se presentaron los principales proyectos en ejecución.

Cabe resaltar que por medio de esta visita, se ha coadyuvado al incremento de las medidas de confianza mutua y al fortalecimiento de los lazos de amistad entre Perú y Ecuador.

Continuando con sus actividades, el 26 de febrero, la Ministra de Defensa de Ecuador, Dra. María Fernanda Espinosa Garcés, visitó las instalaciones de SIMA-Callao, en el marco de su visita oficial a nuestro país.

La distinguida Ministra estuvo acompañada de su homólogo peruano y del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, siendo recibidos por el Director Ejecutivo de SIMA-Perú, Contralmirante Víctor Pomar Calderón.

Durante la reunión, llevada cabo en la sala de conferencias de la Dirección Ejecutiva, se les ofreció una detallada exposición sobre las actividades y proyectos que tiene a su cargo el SIMA para la Marina de Guerra del Perú, así como para clientes particulares; luego, efectuaron un recorrido por los talleres y gradas del astillero.

Comandante de Infantería de Marina y el Jefe de Material Naval de la Armada Nacional de Colombia realizaron visita oficial al Perú

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada Nacional de Colombia, del 25 de febrero al 1 de marzo, llegó al Perú, en visita protocolar, una delegación de ofi-

ciales colombianos, liderados por el Comandante de Infantería de Marina, Brigadier General Héctor Julio Pacho Cañón, acompañado por el Jefe de Material Naval de la Armada Nacional de Colombia, Contralmirante Germán Gonzales Reyes y su comitiva.



Entre las actividades programadas, la delegación colombiana, acompañada por el Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Contralmirante Luis de la Flor Rivero (como anfitrión durante su estadía), visitó la Escuela Naval del Perú.

Posteriormente, el 26 de febrero, a bordo de un vuelo de la Fuerza de Aviación Naval, partieron a la Estación Naval de Pucallpa, donde recibieron una exposición de las experiencias tácticas y técnicas del empleo de las unidades Tipo Hovercraft. Asimismo, observaron el desarrollo del curso de pilotos y mecánicos para las unidades, y realizaron una navegación por el río Ucayali con dos unidades, pudiendo observar sus componentes y sistemas asociados.

Del mismo modo, visitaron las ciudades de Mazamari y Pichari, donde también participaron en una exhibición de unidades Hovercraft.

A su retorno a Lima, el 28 de febrero, fueron parte de un conversatorio sobre las experiencias, adquisición y contrato de las unidades Tipo Hovercraft, y posteriormente, visitaron la Base de la Fuerza de Infantería de Marina, donde tuvieron la oportunidad de ver las unidades operativas con las que el personal de infantería realiza sus entrenamientos e incursiones.

Cabe indicar que la delegación colombiana tiene la finalidad de tomar conocimiento del empleo operacional y experiencias sobre las unidades navales Hovercraft, debido a que han adquirido ocho unidades de este tipo para usarlas en la lucha contra el narcotráfico en los ríos con limitaciones de accesibilidad dentro de su territorio.

XII Sesión Ordinaria de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas



En el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, el 11 de marzo, se reunieron los integrantes de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas, del Congreso de la República.

Durante la reunión, el Presidente de la mencionada comisión, congresista José Antonio Urquizo Maggia, instaló la XII Sesión Ordinaria, y presentó a sus integrantes al Alto Mando.

Seguidamente, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, expusieron el tema "Situación de la Marina de Guerra del Perú" y las principales medidas que requiere su gestión.

Por su parte, el Almirante Tejada Mera expuso acerca de los proyectos de desarrollo e inversión pública de la Marina de Guerra del Perú y detalló los siete vectores de acción de la Institución: organización y procesos, Fuerzas Navales, seguridad interna, capital humano, imagen institucional, contribución al Desarrollo e inclusión social, y apoyo a la política exterior.

En la reunión estuvieron presentes el Viceministro de Recursos para la Defensa, Jakke Valakivi; el Viceministro de Políticas para la Defensa, Contralmirante (r) Mario César Sánchez Debernardi; los legisladores Carmen Omonte, Tomás Zamudio; el Vicealmirante (r) Carlos Tubino, además del Dr. Heriberto Benítez, entre otros.

Ceremonia de Condecoración al Ministro de Defensa del Reino de España y al Director de su Gabinete Técnico

En el Salón "Cáceres" del Cuartel General del Ejército, se desarrolló el 13 de marzo la ceremonia de condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi, otor-

gada al Ministro de Defensa del Reino de España, Pedro Morenés Eulate, y la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial - Distintivo Blanco, concedida al Director del Gabinete Técnico del Ministro de Defensa del Reino de España, Almirante Javier Pery Paredes.



La ceremonia de honor de imposición a las destacadas personalidades del sector Defensa del reino de España, se inició con la llegada de los que serían condecorados, acompañados por el Ministro de Defensa del Perú, Pedro Cateriano Bellido, y del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi.

Previo a ellos hicieron su ingreso el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General Ricardo Moncada Novoa; el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, General del Aire Jaime Figueroa Olivos, y una comitiva de funcionarios españoles, además de oficiales de las tres Fuerzas, designados en comisión.

A continuación, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, en su discurso de apertura de la ceremonia, detalló:

> "Las condecoraciones que se les concede tienen un carácter especial en la actual coyuntura de las relaciones de Perú y España, en general, y entre sus Ministerios de Defensa, en particular; han adquirido una nueva dinámica de intensos contactos e intercambios en beneficio de nuestra naciones, que comparten una raíz histórica cultural común". Precisó, además, que "los Gobiernos de ambos países están muy comprometidos en estrechar aún más esos vínculos". Indicó también que "por todo ello, en el sector Defensa, buscamos perfilar la relación que nos permita a ambas partes obtener el máximo de provecho para beneficio mutuo".

Enfatizó que en el caso de Perú, "la política de nuestro Gobierno es la de fortalecer las relaciones de cooperación militar entre ambos países, buscando en particular que los acuerdos tengan un acuerdo de transferencia tecnológica". Posteriormente, agregó:

"La condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, simboliza la mejor tradición de la Armada Peruana. Constituye un legado de los hombres de mar del Perú, quienes con sacrificio y lucha defendieron la dignidad y soberanía de la patria, y se otorga a quienes con sus acciones han demostrado respeto y lealtad a la Marina de Guerra del Perú, contribuyendo a su engrandecimiento".

Asimismo, detalló que la condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi "tiene una profunda significación, al representar los más altos valores del honor y defensa de la patria, del Ejército del Perú".

Acto seguido, se procedió a la lectura de la resolución que confiere la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial - Distintivo Blanco, concedida al Director del Gabinete Técnico del Ministro de Defensa del Reino de España, Almirante Javier Pery Paredes, por el causal calificado merecimiento. Posteriormente, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, le impuso la mencionada presea.

Del mismo modo, se hizo lectura del dispositivo legal que detalla la entrega de la condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi, conferida al Ministro de Defensa del Reino de España, Pedro Morenés Eulate. La imposición estuvo a cargo del Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido

A su turno, el Ministro de Defensa español, Pedro Morenés Eulate, agradeció la deferencia del Gobierno peruano a través del Ministerio de Defensa, y calificó como "un verdadero placer y honor estar hoy con ustedes y disfrutar de esta ocasión para expresar los lazos de amistad y cooperación entre nuestros Ministerios de Defensa y nuestras Fuerzas Armadas". Muy emocionado, acotó: "Agradezco enormemente a mi querido amigo, el Ministro de Defensa Pedro Cateriano, la oportunidad de visitar este país".

Reunión del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de los Estados Unidos de América

El 12 de marzo, en el Salón "Angamos" del Centro Naval del Perú, de la Sede San Borja, se inició el "Taller de planeamiento para la Fuerza Marítima del Perú", como parte de la visita de la delegación del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de los Estados Unidos de América.

La delegación militar de los Estados Unidos fue presidida por el Coronel Richard Robichaud, mientras que la delegación peruana, por el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos de Izcue Arnillas, quien estuvo acompañado de oficiales de las Comandancias de Fuerzas Operativas de la Marina de Guerra del Perú, así como de representantes del Ejército y la Fuerza Aérea del Perú.



Las exposiciones se realizarán hasta el 14 de marzo, fecha en que se llevará a cabo la ceremonia de clausura de este importante Taller internacional, que permitirá compartir experiencias operacionales en beneficio de las Fuerzas Armadas de ambos países.



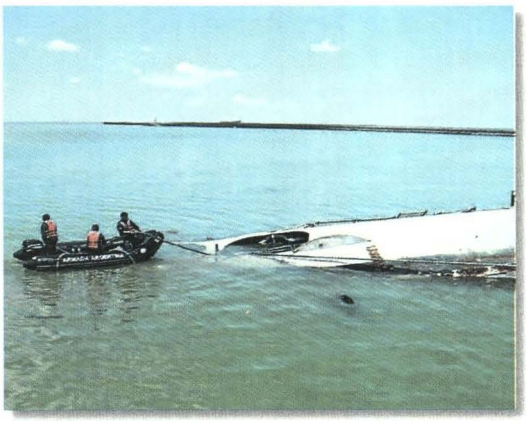
Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

as internacionales noticias internacionales noticias interna
icias internacionales noticias interna
cias internacionales noticias internacionales noticias in
icias internacionales noticias internacionales n
nacionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias in
cias internacionales noticias internacionales noticias intern
rnacionales noticias internacionales noticias inter
nacionales noticias internacionales no
icias internacionales noticias internacionales n
rnacionales noticias internacionales noticias inter
ias internacionales noticias internaciona
onales noticias internacionales noticias interna
ticias internacionales noticias internacio
nacionales noticias internacionales noticias in
ias internacionales noticias internaciona
nacionales noticias internacionales noticias interr

ARGENTINA

Hundimiento del ARA "Santísima Trinidad" (D-2)

El 21 de enero el destructor ARA "Santísima Trinidad" (D-2) se hundió mientras estaba acoderado en la base naval de Puerto Belgrano. El navío se encontraba en situación de reserva desde el 2004 y había sido usado como fuente de repuestos para su gemelo, el ARA "Hércules" (B-52). Como resultado de la falta de mantenimiento se rompió una tubería y la inundación subsiguiente superó la capacidad de las bombas de achique, lo que forzó a abandonar el barco. El "Santísima Trinidad" fue construido en el Astillero Ríos Santiago (de AFNE), en Argentina, bajo licencia británica. Fue completado en 1980 tras un serio retraso como consecuencia de un atentado con explosivos ocurrido en septiembre de 1975. En 1982 participó en la Operación Rosario, transportando fuerzas especiales para ser desembarcadas en las islas Malvinas. Después de la guerra, el embargo británico obligó al cese de operaciones; la última navegación del buque se realizó en 1989. No había plan alguno para su vuelta al servicio activo, pero sí un proyecto de ley para convertirlo en un museo dedicado a la Guerra de las Malvinas.



Fuente: http://www.clarin.com/politica/historico-guerra-Malvinas-Puerto-Belgrano_0_851914843.html



BRASIL

Avances en la construcción de un submarino nuclear



Fuente: http://www1.folha.uol.com.br/poder/1238953-dilma-inaugura-unidade-para-fabricacao-de-submarinos.shtml

La presidenta Dilma Rousseff inauguró la Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) en el complejo naval de Itaguaí, en el estado de Río de Janeiro. El complejo tiene como propósito la fabricación de estructuras de metal para los cascos de los cuatro submarinos convencionales clase Scorpène y del submarino nuclear "Álvaro Alberto" (SN-10), adquiridos por la Marina de Brasil. Las cinco embarcaciones serán construidas por Itaguaí Construções Navais, una empresa formada por el conglomerado brasileño Odebrecht y los astilleros estatales franceses DCN. Se espera que el primero de estos submarinos esté listo en el 2017 y el último en el 2025. Como se recordará, en el año 2008 los presidentes Luiz Inácio Lula da Silva y Nicolas Sarkozy firmaron un acuerdo de transferencia tecnológica para permitir la fabricación en Brasil de helicópteros Eurocopter EC725 y de los ya mencionados submarinos.

CHINA

Ceremonia de incorporación de la primera corbeta Clase Jingdao



Fuente: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2013-news/march-2013-navy-world-naval-forces-maritime-industry-technology-news/929--first-type-056-benbgu-class-corvette-commissioned-in-chinese-pla-navy-.html

El 12 de marzo se llevó a cabo la ceremonia de incorporación a la Armada de la corbeta "Bengbu", primera de la Clase Jingdao (Tipo 056). Con un desplazamiento a plena carga de 1.400 toneladas, cuenta con dos motores diesel, que le permiten alcanzar alrededor de 30 nudos. Está equipada

con un cañón de 76 mm y dos de 30 mm, cuatro misiles antibuque YJ-83 y un sistema antiaéreo FL-3000N con ocho misiles. Se estima que la Armada del Ejército Popular de Liberación recibirá un total de veinte embarcaciones de este tipo, con el fin de reemplazar los ejemplares más antiguos de los patrulleros de la Case Hainan (Tipo 037) y de las fragatas de la Clase Jianghu (Tipo 053).

COLOMBIA

Modernización de los submarinos de la Armada

La Armada de la República de Colombia ha ordenado a la empresa europea Cassidian un periscopio de búsqueda SERO 250 para uno de sus submarinos Tipo 209. Este modelo ha sido diseñado para ser fácilmente instalado en submarinos antiguos, sin necesidad de emprender trabajos mayores de modificación. En el caso colombiano, el nuevo equipo reemplaza con ventaja al periscopio AS BS 19, por incorporar una cámara infrarroja para detectar objetivos de noche, entre otras mejoras. El presente contrato, junto con uno anterior, también con Cassidian, para la renovación de un periscopio de ataque, forma parte del proyecto de reemplazo de todos los sistemas ópticos en servicio en los submarinos de la Armada.



Fuente: http://www.cassidian.com/en_US/web/guest/optronics-modernizes-sighting-systems-of-colombian-navy-submarines

COREA DEL SUR

Puesta en servicio de la fragata "Incheon" (FFG-811)

El 17 de enero la Armada de la República de Corea admitió al servicio activo la fragata "Incheon" (FFG-811), la primera del programa FFX. Con un desplazamiento de 2.500 toneladas, la nave cuenta con un sistema de propulsión CODOG (Combined Diesel Or Gas), que le permite alcanzar unos 30 nudos. Está equipada con un cañón MK45 de 127 mm y ocho misiles SSM-700K Hae Sung I para batir ob-

jetivos de superficie. Para defenderse de ataques aéreos cuenta con un cañón multitubo Phalanx de 20 mm y un lanzador de misiles RIM-116 RAM de 21 celdas. También tiene un hangar y cubierta de vuelo para operar un helicóptero. Se tiene previsto construir varios lotes para reemplazar a las nueve fragatas Clase Ulsan y las 21 corbetas Clase Pohang actualmente en servicio.



Fuente: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=842

ECUADOR

BAE "Shyri" en misión

El 20 de febrero zarpó de la Base Naval Sur, en Guayaquil, el BAE "Shyri", en una misión de patrullaje del territorio marítimo ecuatoriano, en la que constituye su primera operación del año. Este submarino Tipo 209 fue modernizado en los astilleros de ASMAR, en Talcahuano (Chile), entre el 2008 y el 2012, en un proceso que se retrasó por los efectos del tsunami de febrero de 2010. Los trabajos incluyeron el reemplazo de motores y baterías, así como la instalación de un sistema integrado de combate Subtics y de un sistema de sonar S-Cube. Cabe señalar que mientras que existen en servicio más de cuarenta sistemas Subtics en nueve países, este es el primer ejemplar operativo del S-Cube, sistema que también ha sido ordenado para los submarinos Scorpène, en construcción en Brasil e India. El gemelo del "Shyri", el "Huancavilca", se encuentra en Talcahuano desde el 2011, para recibir el mismo tratamiento; se espera que los trabajos terminen en el 2014.



Fuente: http://www.armada.mil.ec/1179
http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-de-ecuador-recibe-primer-submarino-clase-2091300-modernizado-por-asmar

ESPAÑA

El portaaviones "Príncipe de Asturias" es dado de baja

A pocos meses de cumplir veinticinco años de servicio fue dado de baja el 6 de febrero el portaaviones "Príncipe de Asturias" (R11) en una ceremonia en la base naval de Rota. El pase a retiro fue producto de la severa crisis económica que afecta a España, la cual impidió reunir los fondos necesarios para una modernización del buque e hizo onerosos los treinta millones de euros anuales para su mantenimiento.



Fuente: http://elpais.com/elpais/2013/02/21/eps/1361447647_678318.html
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040712-N-7263H-028.jpg
Portaaviones "Príncipe de Asturias" (R11). Crédito: US Navy

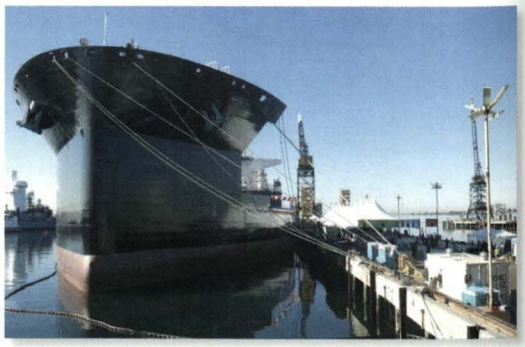
En su reemplazo, la Armada española cuenta con el buque de asalto anfibio "Juan Carlos I" (L-61) que, aunque no es un verdadero portaaviones, ha sido diseñado para operar los aviones de despegue vertical AV-8B Harrier II en servicio en la Flotilla de Aeronaves y sus posibles sucesores, los F-35B Lightning II. Cabe recordar que el "Príncipe de Asturias" entró en servicio en mayo de 1989, en reemplazo del "Dédalo" (R-01); fue construido en los astilleros de El Ferrol, donde ahora será desguazado.



ESTADO UNIDOS

Bautizo del USNS "Montford Point"

El 2 de marzo, en los astilleros de General Dynamics, NASSCO, en San Diego, se produjo la ceremonia de bautizo del USNS Montford Point, la primera de las plataformas de desembarco móviles ordenadas por la Marina de los Estados Unidos. Estos buques —conocidos como MLP, por sus siglas en inglés— representan un salto cualitativo en la capacidad de los Estados Unidos para proyectar poder desde el mar. El diseño es una modificación de los petroleros civiles Clase Alaska, adaptados para funcionar como un punto de conexión entre los transportes oceánicos y los buques de desembarco. De esta manera, la Infantería de Marina se libera de la necesidad de contar con una base en tierra firme, lo que le permite una mayor flexibilidad operativa. Para este propósito, los MLP podrán almacenar gran cantidad de vehículos, equipos y combustible, así como embarcar y desembarcar tres aerodeslizadores Tipo LCAC. La Marina planea adquirir hasta cuatro buques de este tipo, todos los cuales serán operados por una tripulación civil, como parte del Comando Militar de Transporte Marítimo.



Fuente: http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=72468

FRANCIA

Participación de la Marina en la Operación Serval

La Marina Nacional ha tenido una importante participación en el desarrollo de la Operación Serval, el despliegue de fuerzas francesas para combatir a las organizaciones radicales islámicas en Mali. Tal intervención es tanto más notable por cuanto este país africano se encuentra lejos de cualquier océano. El primer contingente en entrar en acción fue un destacamento de aviones de patrulla marítima "Atlantique 2", que no solo han sido utilizados para labores de Inteligencia, sino también para

lanzar bombas guiadas por láser. A estos les siguieron los medios de transporte de la Marina Nacional, que fueron empleados para llevar gran cantidad de tropas y material hasta el puerto de Dakar, en Senegal. El buque de asalto anfibio "Dixmunde" (L9015) desembarcó 500 soldados y 140 vehículos el 31 de enero; fue seguido por el buque mercante MN "Eider", con 250 vehículos y cientos de contenedores el 3 de febrero. Ambas unidades fueron escoltadas por corbetas de la Clase d'Estienne d'Orves.



Fuente: http://www.meretmarine.com/fr/content/latlantique-2-cle-de-voute-de-loperation-serval
http://www.meretmarine.com/fr/content/le-dixmude debarque-dakar-500-soldats-et-140-vehicules
http://www.meretmarine.com/fr/content/le-mn-eider-sous-la-protection-des-avisos

PAÍSES BAJOS

Primer despliegue operativo del helicóptero NH90

El 20 de enero partió de la base naval de Den Helder la fragata HNLMS "De Ruyter", para participar de la Operación "Atalanta", el despliegue de fuerzas navales de los países de la Unión Europea para enfrentar a la piratería somalí. A bordo de esta embarcación se encontraba uno de los siete helicópteros NH90 en servicio en la Armada Real, en su primera misión operacional. Estos aparatos fueron recibidos en la denominada configuración operacional significativa —MOC, por sus siglas en inglés—. En tal



Fuente: http://www.flightglobal.com/news/articles/dutch-nh90s-achieve-new-milestones-382042/
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management photodb/photos/120324-N-ED185-077.jpg
HNMLS "De Ruyter" (F-804). Crédito: US Navy

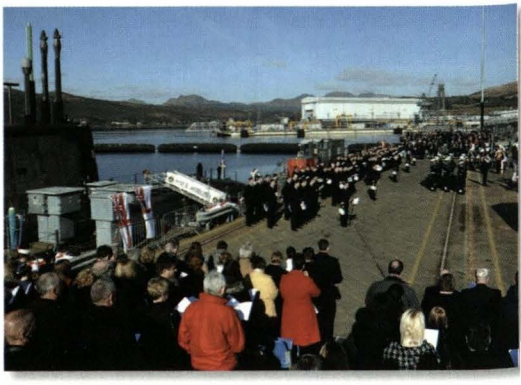
calidad, cuentan con un radar de alcance limitado y un equipo de medidas de soporte electrónico incompleto. A pesar de estas limitaciones, cuentan con capacidad para operar de día, de noche y en mal tiempo, así como con los sensores suficientes para desempeñar labores de Inteligencia y reconocimiento. El 30 de enero, la Armada recibió su octavo NH90, el primero en configuración plenamente operacional, o FOC.

REINO UNIDO

Entrada en servicio del HMS "Ambush"



Fuente: https://www.gov.uk/government/news/submarine-hms-ambush-commissioned-into-the-royal-navy



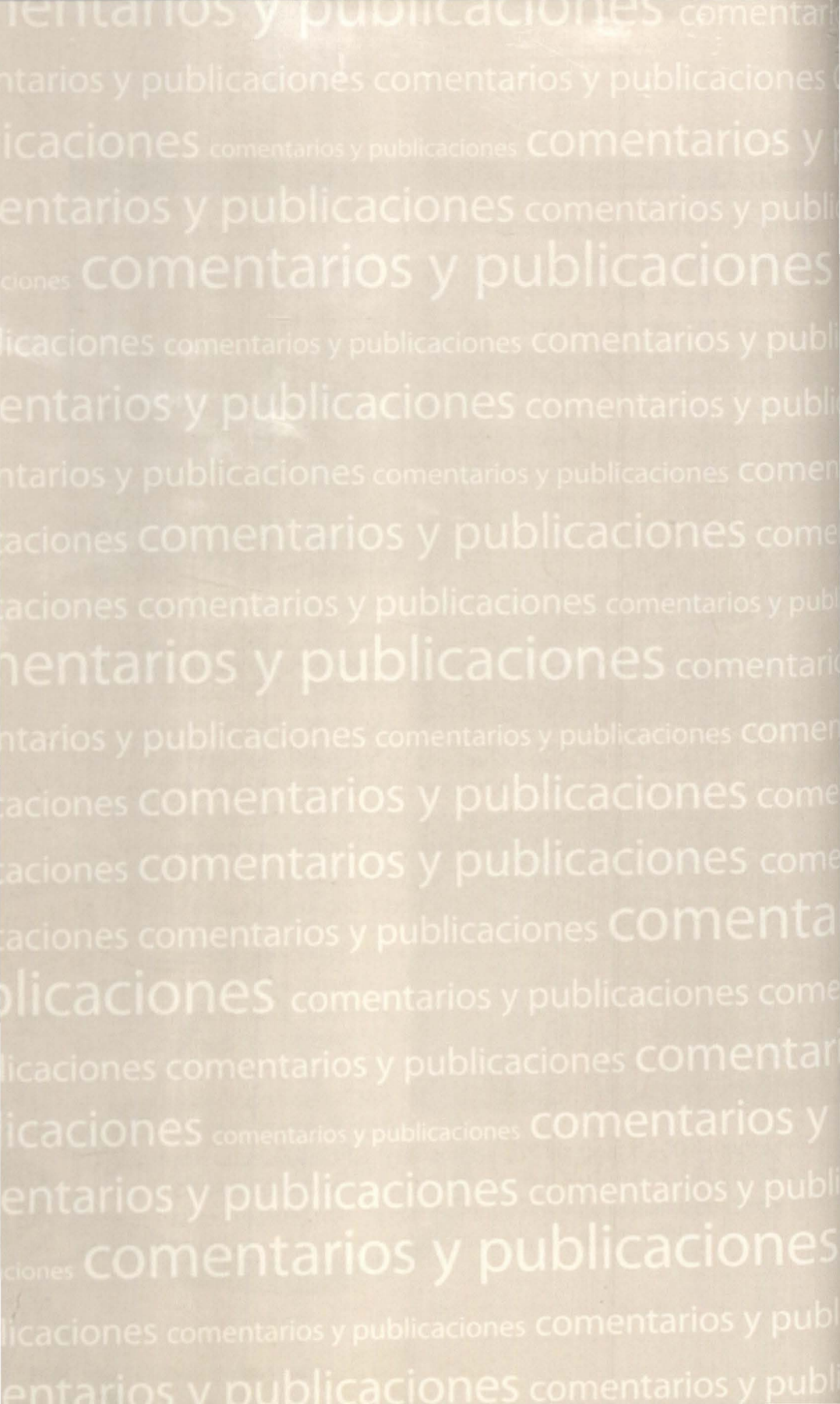
En una ceremonia realizada el 1 de marzo, fue aceptado al servicio activo el submarino de ataque nuclear HMS "Ambush", segunda unidad de la Clase Astute. Estas unidades, construidas por BAE Systems en sus astilleros de Barrow-in-Furness, tienen un desplazamiento en inmersión de 7.400 toneladas. Son impulsadas por un reactor nuclear PWR2 que, a diferencia de sus predecesores, no necesitará ser recargado durante veinticinco años. Dado que esta planta de propulsión constituye una adaptación de aquella montada en los submarinos lanzadores de misiles balísticos Clase Vanguard, el tamaño de estas nuevas unidades es mayor al de sus predecesores de la Clase Trafalgar. Como consecuencia, pueden llevar un mayor número de armas —38 en lugar de 30—, incluyendo misiles de crucero Tomahawk y torpedos Spearfish. El Gobierno británico ha ordenado cuatro unidades más de estos submarinos y tiene planeado contar con un total de siete en servicio para mediados de la década de 2020.

Ejercicios navales en el Mediterráneo



Fuente: http://rbth.ru/international/2013/01/23/russian_maneuvers_off_the_syrian_coast_22147.html
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/060327-N-9167V-020.jpg
Destructor "Mariscal Shaposhnikov". Crédito: US Navy

Durante el mes de enero la Armada de Rusia llevó a cabo maniobras navales en el Mediterráneo oriental a una escala pocas veces vista desde tiempos soviéticos. Frente a las costas de Siria se reunieron buques de las cuatro flotas rusas: la del Norte, la del Pacífico, la del Mar Negro y la del Báltico. Entre estos estuvieron el crucero lanzamisiles "Moskva", de la Clase Slava; los destructores antisubmarinos "Mariscal Shaposhnikov" y "Severomorsk", de la Clase Udaloy; el destructor "Smetliviy", de la Clase Kashin; la fragata "Yaroslav Mudriy", de la Clase Neustrashimyy; y los buques de desembarco "Kaliningrad", "Novocherkassk" y "Alexandr Shabalin", de la Clase Ropucha I; "Saratov" y "Nikolai Filchenkov", de la Clase Alligator, y "Azov", de la Clase Ropucha II. Los ejercicios coinciden con la Guerra Civil Siria, en curso desde el 2011, por lo que se cree que podrían constituir una preparación para una posible evacuación de los ciudadanos rusos residentes en ese país. Rusia cuenta con facilidades logísticas en el puerto sirio de Tartus, la única base naval rusa en el extranjero.


comentarios y publicaciones



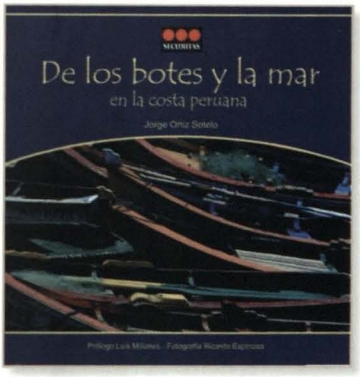
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Jorge Ortiz Sotelo

De los botes y la mar en la costa peruana.

Lima, Editora y Comercializadora
Cartolan E.I.R.L., 2012.

205 p., fotos 25 x 26 cm.



El Perú es un país marítimo, con una amplia proyección hacia la globalización, gracias a su enclave continental en la cuenca del Pacífico. La Historia Marítima del Perú ha puesto en relieve este destino y paulatinamente tomamos conciencia de esa presencia gravitante sobre el Perú. Esta obra rescata un aspecto significativo de la actividad que el hombre peruano ha desarrollado con el mar a lo largo de su historia. Recordemos que la primera manifestación que los españoles tuvieron de la civilización incaica fue a través del encuentro con la balsa tumbesina, magnífica muestra de un intenso comercio marino y de la pericia náutica de los hombres representantes del fabuloso Imperio que prosperaba al pie de las costas del océano Pacífico Sur Oriental.

La milenaria relación del hombre peruano con su mar está reflejada en los testimonios de las antiguas culturas costeñas y serranas, pues existió permanentemente una óptima interconexión que complementaba las necesidades de ambas regiones, y se ha constatado que siempre había un ansia por el producto marino, no solo para la alimentación sino con fines de ornamentación y devoción, como es el caso del desmedido aprecio por el *spondylus*, cuyos restos se pueden encontrar tanto en las tumbas regias como en las más humildes.

"... el autor examina el proceso que han seguido las embarcaciones de pesca artesanal, en determinados puertos y caletas, que describe noticiosa y puntualmente [la fuente indudable es la relación de la costa de "el Caminante", Ricardo Espinosa] e ilustra con magníficas fotografías".

Las distintas formas de embarcación que el pescador peruano ideó y se ingenió para construir desde las más tempranas épocas de su civilización, las podemos aún encontrar, de sorpresa, en alguna caleta escondida de nuestra costa: algún tipo de balsa o inclusive las hechas a manera de flotadores con pieles de lobo; y no tenemos que mencionar el proverbial caballito de totora que romántica y tradicionalmente nos empeñamos en conservar, pese a la paulatina escasez de la totora. Con el mestizaje cultural aparecieron nuevos tipos de embarcaciones que coexistieron con las balsas prehispánicas, que se usaban para la pesca y para el cabotaje.

De eso trata este libro, de las embarcaciones menores que se han usado o aún persisten en uso en nuestras costas, y centra su atención especialmente en las tradicionales, aquellas cuya construcción ha seguido las inveteradas convenciones transmitidas de padres a hijos. Así, el autor examina el proceso que han seguido las embarcaciones de pesca artesanal, en determinados puertos y caletas, que describe noticiosa y puntualmente [la fuente indudable es la relación de la costa de "el Caminante", Ricardo Espinosa] e ilustra con magníficas fotografías. De norte a sur: Puerto Pizarro (Tumbes), La Tortuga y Parachique (Piura), San José (Lambayeque), Pacasmayo y Malabrigo (La Libertad), Culebras (Ancash), Carquín (Lima), La Punta (Callao), Chorrillos (Lima), San Andrés (Ica), Lomas y Quilca (Arequipa).

No podemos dejar de mencionar que en la enjundiosa introducción, Ortiz hace referencia al informe del ingeniero norteamericano Robert E. Coker sobre la pesca en el litoral peruano, que en noviembre del año 1908 presentara al Ministerio de Fomento y que fue publicado en sucesivos números del Boletín del Ministerio. Una fuente imprescindible para conocer el mar peruano y, sobre todo, poder hacer la comparación de los recursos marinos con las estadísticas actuales.

La obra tiene una magnífica presentación, profusamente ilustrada con fotografía de Ricardo Espinosa Reyes. Está prologada por Luis Millones.

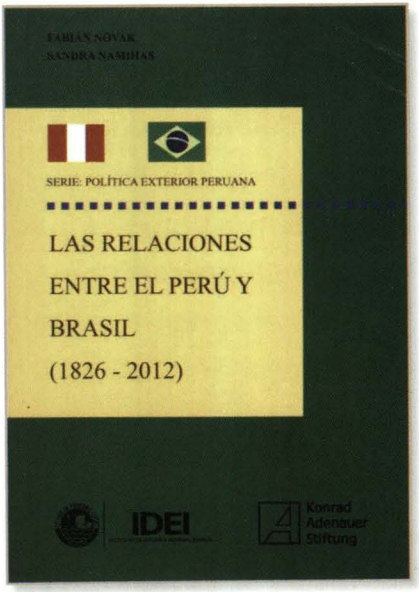
Fabián Novak

Sandra Namihas

Las relaciones entre el Perú y Brasil (1826-2012).

Serie Política Exterior Peruana. Lima,
Instituto de Estudios Internacionales (IDEI),
Konrad Adenauer Stiftung, 2012.

298 p. diagrs., facsims., tablas 14,5 x 21 cm.



Brasil ha sido un formidable vecino para el Perú, con el que comparte el río Amazonas, de capital interés para el mundo, como la principal fuente de agua y oxígeno para el planeta. La historia diplomática entre ambos países, desde 1826, cuando el Perú se consolidaba como república independiente, aunque ha estado signada por una relación de paz y buena vecindad, ha atravesado por algunos periodos de tensión o de cordial desinterés que no deberían repetirse. He ahí la importancia de este estudio, que revisa la historia de esa relación bilateral y señala que cobra una significación capital, dado el peso estratégico de Brasil, casi país continente, segunda economía de América y sexta en el rango de las naciones con poder económico, sin olvidar su liderazgo en la región sudamericana.

La alianza entre ambos países amazónicos representa oportunidades únicas para el Perú, pues, como pone de manifiesto, se trata del vecino con el cual compartimos la frontera más extensa, conformando el más importante espacio amazónico, y con el cual ocupamos estratégicamente el centro del espacio sudamericano, con posibilidad de acceso al los océanos Atlántico y Pacífico. Brasil tiene capital interés en el espacio marítimo del Pacífico, desde que China se ha convertido en su primer mercado de importación y exportación. Por otro lado, Perú es atractivo porque tiene tratados de libre comercio con gran parte de

"La obra concluye con recomendaciones para el manejo de las relaciones Perú-Brasil, haciendo hincapié en que la profundización de la alianza estratégica, constituida el año 2003, debería ser una política de Estado que consolide la fortaleza del centro sudamericano de proyección bioceánica".

los países de la Cuenca del Pacífico, y sus puertos, como Ilo y Matarani, se encuentran más próximos a la zona de mayor dinamismo amazónico de Brasil, además que sus corredores interoceánicos resultan con mayores ventajas sobre los que ofrecen Chile y Ecuador.

La obra estudia desde tres dimensiones las relaciones diplomáticas de Perú y Brasil: *Los antecedentes históricos de la relación*, a cargo de Sandra Namihas. Comprende desde el año 1826, con el establecimiento de relaciones y los primeros agentes diplomáticos, la definición de los límites y de la libre navegación por el Amazonas (1841-1909); el rol mediador del Brasil en conflictos del Perú con terceros países (de 1910 a 1942), y los acuerdos internacionales celebrados entre ambos países, entre 1918 y 1945.

La segunda y la tercera parte, bajo la responsabilidad de Fabián Novak, comprenden: *Del cordial desinterés a la búsqueda de una aproximación*, que corresponde al periodo que va de 1950 a la década de Fujimori, hasta el año 2000, e incluye la participación de Brasil en el diferendo peruano-ecuatoriano y el Plan de Acción de Lima. La parte tercera aborda: *La construcción y profundización de una asociación estratégica*, durante los gobiernos de Alejandro Toledo (2001-2006), segundo gobierno de Alan García (2006-2011), y el primer año de gobierno de Ollanta Humala (2011-2012).

Por todas estas razones, la obra concluye con recomendaciones para el manejo de las relaciones Perú-Brasil, haciendo hincapié en que la profundización de la alianza estratégica, constituida el año 2003, debería ser una política de Estado que consolide la fortaleza del centro sudamericano de proyección bioceánica.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / 25 AÑOS DE PRESENCIA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA

13 IMPORTANCIA DE LA PRESENCIA PERUANA EN LA ANTÁRTIDA Y LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Capitán de Navío Colver Eduardo Ruiz Roa

21 EL REGRESO DEL BIC "HUMBOLDT": REMOTORIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Capitán de Fragata Walter José Flores Servat

27 MACHU PICCHU EN LA ANTÁRTIDA

Periodista & Fotógrafa Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

INFORMATIVO

41 DOCTRINA MARÍTIMA: EXPERIENCIAS QUE EXPLICAN EL FENÓMENO MARÍTIMO

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

53 EVOLUCIÓN DE LA DEFENSA NACIONAL EN EL CAMPO NO MILITAR

Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

77 PLANTEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE WOLFGANG WEGENER

Capitán de Fragata José Manuel Ignacio Krebs Millares

87 LA INTELIGENCIA OPERACIONAL Y TÁCTICA EN LA GUERRA IRREGULAR

Capitán de Corbeta Jorge Luís Montoya Ruibal

PANORAMA

99 ¿POR QUÉ HACER REINGENIERÍA EN NUESTRA INSTITUCIÓN?

Ingeniera de Sistemas e Informática Marina Vargas Vega

107 LA CONSTRUCCIÓN MODULAR EN LA INDUSTRIA NAVAL

Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal

HISTORIA

115 MIGUEL GRAU Y EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

121 MAR Y TEMPESTAD COMO IMÁGENES DE LA VIOLENCIA EN LA TEORÍA POLÍTICA DEL BARROCO HISPANOPERUANO

Magíster en Historia Eduardo Torres Arancivia

NACIONAL

133 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

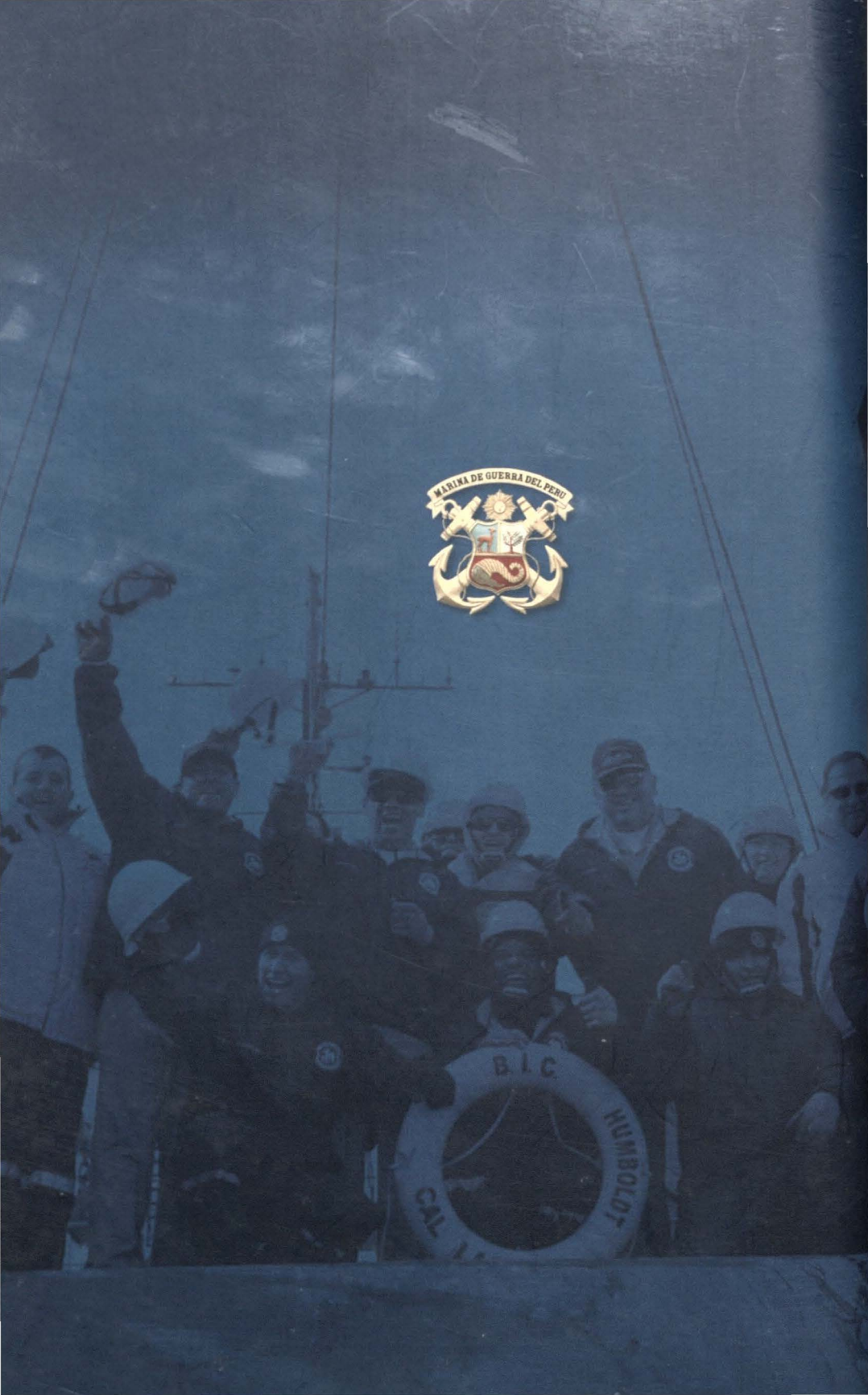
149 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Historiador Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

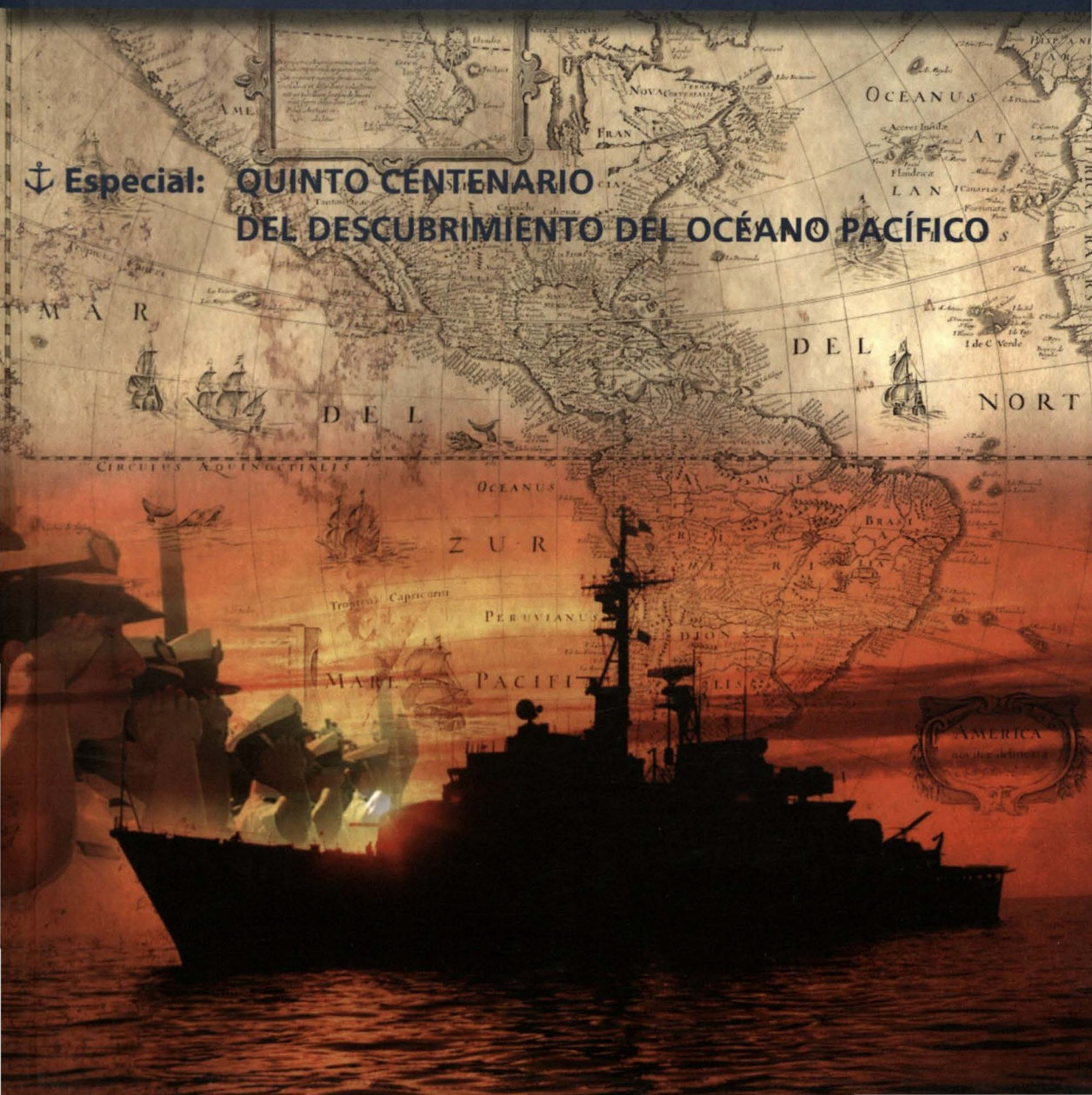
159 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Esperanza Navarro Pantac


MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIC
HUMBOLDT

Año 106 / número 2 - 2013

REVISTA DE MARINA



⚓ Especial: QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 2 - 2013

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 2 - 2013

Dirección
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda

Asesoría editorial y coordinación
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios
C. de N. Jhon Rodríguez Asti
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 2078900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

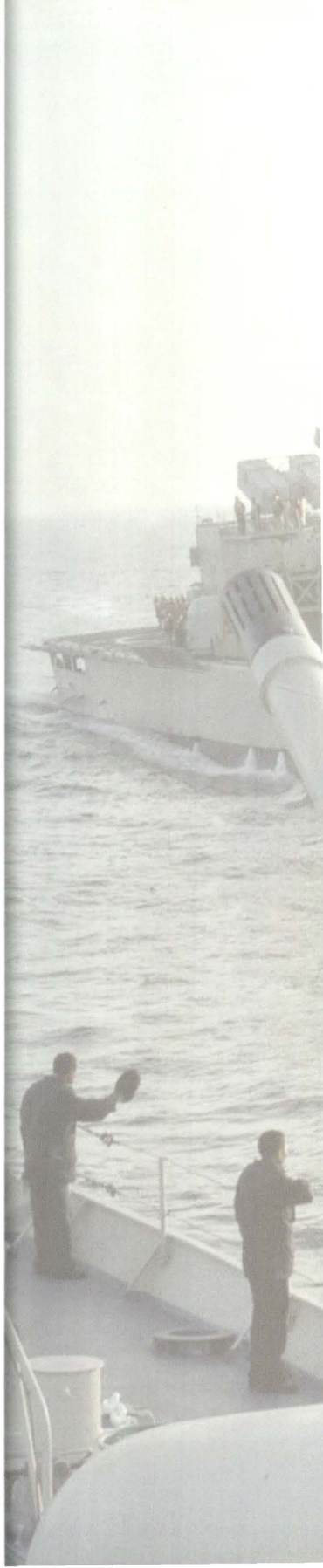
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto
Impresión: Creativos Perú

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCEANO PACÍFICO

9 EL QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO

Doctor en Historia Héctor López Martínez

23 LA CONVENCIÓN DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL PACÍFICO

Contralmirante Jorge Brousset Barrios

39 EL OCÉANO PACIFICO Y EL HOMBRE EN EL PERÚ: DOCE MIL AÑOS DE HISTORIA

Ph. D Candidate Department of Antropology Yale University Oscar Prieto Burmester

55 EL OCÉANO PACIFICO Y SU PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. EL CASO DE PERÚ

Magíster en Arqueología Marítima Carlos Ausejo Castillo

65 CHOQUE DE IMPERIOS EN EL PACÍFICO NORTE: INTERESES COMERCIALES DE GRAN BRETAÑA Y ESPAÑA EN LA COSTA NOR OCCIDENTAL DE AMÉRICA A FINALES DEL SIGLO XVIII: NOOTKA / NUTKA

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

79 EL MAR PERUANO EN LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA

Reverendo Padre Armando Nieto Vélez

INFORMATIVO

95 ENTREVISTA AL VICEALMIRANTE LUIS GIAMPIETRI ROJAS

Revista Oficial APEC PERÚ 2008

101 IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE AYUDA HUMANITARIA A TRAVÉS DE MEDIOS NAVALES

Capitán de Navío Oscar Torrico Infantas

109 50 AÑOS DE LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

115 DECÁLOGO DE LA CALIDAD

Capitán de Navío Jorge Benzaquen de Las Casas

PANORAMA

119 LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA: DESARROLLO E IMPACTO POSITIVO EN EL BIENESTAR DEL PERSONAL Y LA FAMILIA NAVAL

Teniente Primero Rosario Pajares Mac Leod.

127 EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ ANTE LA ESCASEZ DE AGUA Y ALIMENTOS EN EL SIGLO XXI

Capitán de Corbeta Pedro Iriarte Chávez

HISTORIA

133 AYSEN. CÓMO UN IMPULSO IRREFLEXIVO PUEDE COMPROMETER LAS RELACIONES INTERNACIONALES

Contralmirante Juan Polo Wood

145 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: REMEMBRANZAS DE UN DIRECTOR

Vicealmirante Fernando D'Alessio Ipinza

155 HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL

Capitán de Fragata Edgar Martínez García

163 HISTORIA DE UN 8 DE OCTUBRE: ANGAMOS

Licenciado en Derecho Rodrigo Murillo Bianchi

169 HISTORIA DE LA FOTOGRAFÍA DE GUERRA: DE CRIMEA (1854 – 1856) A LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA (1936 – 1939)

Licenciado en Comunicaciones Renzo Babilonia Fernández Baca

NACIONAL

179 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

195 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Victor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

203 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Señora Esperanza Navarro Pantac



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Este año, específicamente el 25 de setiembre, cumplimos 500 años desde que en 1513 el explorador español Vasco Núñez de Balboa se convirtió en el primer europeo en ver el Océano Pacífico desde la orilla americana, quien, tras cruzar el istmo de Panamá tomó posesión de sus aguas en nombre de los Reyes de España con el nombre de Mar del Sur. Unos años más tarde, el navegante portugués Fernando de Magallanes durante su expedición a Filipinas y las Molucas al servicio de la Corona de España, le dio el nombre de Pacífico por encontrarse con aguas tranquilas durante la mayor parte de su viaje.

Esta segunda edición de la Revista de Marina, año 2013,tiene un apartado especial dedicado a recordar, desde las más diversas perspectivas, el Quinto Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico. La trascendencia de este hecho fue tan grande, que el escritor austriaco Stefan Zweig no dudó en calificarlo como uno de los momentos estelares de la historia de la humanidad.

El océano Pacífico es el de mayor dimensión en el planeta, ocupa la tercera parte de su extensión, pudiendo considerarse como una superficie circular que se extiende entre las costas de Asia y América y a su vez entre las latitudes de ambos círculos polares, Ártico y Antártico, cuyo centro está significativamente situado en la línea equinoccial. Con sus mares costeros, ocupa casi la mitad de la superficie total marítima: 180 millones de kilómetros cuadrados, sobre un total de 360 millones. Es el más profundo de los océanos y donde se han sondado las mayores profundidades conocidas: 11,524 metros en la fosa de Mindanao.

A través de los siglos ha sido el camino de notables hazañas descubridoras, varias de las cuales, en los siglos XVI y XVII, partieron del Callao o de Paita. Hernando de Magallanes, en 1520, encontró el Estrecho que lleva su nombre y, posteriormente, no solo ingresaron o salieron por él navíos procedentes de España, o que iban a ella, sino también el corsario Francis Drake, al que siguieron muchos piratas y bucaneros de diversas nacionalidades europeas, quienes hostigaron continuamente las costas del Virreinato del Perú y de la Nueva España, causando grandes pérdidas a la metrópoli.

Gracias al llamado Galeón de Manila, que iba a China por mercancías y después las llevaba al puerto de Acapulco, para luego proseguir hasta el Perú, fue posible comerciar muy tempranamente –pese a las prohibiciones de la Corona española– con China y

otras regiones asiáticas. Ya en el siglo XIX, y gracias a la firmeza y talento del Capitán de Navío Aurelio García y García, nombrado por el presidente Manuel Pardo, ministro plenipotenciario ante los monarcas de Japón y China, el Perú fue el primer país hispanoamericano que tuvo tratados de amistad y comercio con esos por entonces míticos y remotos imperios.

La fundación de Panamá, poco después de que Vasco Núñez de Balboa descubriera el que llamó Mar del Sur, se convertiría en el punto desde el cual se organizaron las principales expediciones de la época, entre las cuales destacó la de Francisco Pizarro, que terminaría con la conquista del Imperio Incaico. Aunque difícil y peligroso el camino que unía Panamá con el puerto de Nombre de Dios (hoy Colón), permitió una nueva ruta que enlazaba el Pacífico con el Atlántico. En el siglo XIX se construyó un ferrocarril que facilitó grandemente el tránsito por esa ruta; sin embargo, la obra trascendental de comunicación entre los Océanos Pacifico y Atlántico lo constituiría la construcción del canal de Panamá, tránsito de buques inaugurado en 1914. Es precisamente, el año entrante, en que conmemoraremos el centenario de la inauguración del Canal de Panamá, una obra realmente extraordinaria, que actualmente está sometida a trabajos de modernización para permitir el paso de los buques llamados Post-Panamax.

Durante el Virreinato, hasta 1776, el Callao era el único puerto de América del Sur con licencia para comerciar con España. Las reformas borbónicas le quitarían ese privilegio que, de hecho, había sido constantemente violado por innumerables contrabandistas.

En el Perú, en el siglo XIX, gracias al guano depositado en nuestras islas, el Perú tuvo una gran riqueza que, desgraciadamente, solo produjo la "prosperidad falaz", como la llamó Jorge Basadre, pues aquellas incontables sumas de dinero no se invirtieron en el progreso material y espiritual de nuestra patria. Más tarde, ya a mediados del siglo XX, se comenzaría a explotar nuestras grandes riquezas de especies marinas, sobre todo la anchoveta, llegando a convertirse el Perú en el primer productor mundial de harina de pescado.

Finalmente, quiero referirme a que día a día la importancia del Océano Pacífico se agranda y los geopolíticos están de acuerdo con que el Océano eje del siglo XXI es sin duda el Pacífico, por las riquezas que encierra y porque une a países asiáticos como China, Japón y Corea, cuya industrialización y avances tecnológicos son cada vez mayores, con países americanos como los que integran la Alianza del Pacífico (México, Colombia, Chile y el Perú), que también están en un proceso acelerado de desarrollo,pese a los grandes vaivenes económicos que actualmente afectan a Europa y a los Estados Unidos. No dudamos que en el corto y mediano plazo, la influencia del Océano Pacífico será cada vez más gravitante en la economía global.



Especial:

Quinto centenario del descubrimiento del Océano Pacífico


DON BARTHOLMEO
COLON
L Adelantado.
Tropicus Cancri
CIRCUIUS ÆQUINOCTIALIS
Tropicus Capricorni
MAR DEL ZUR
OCEAN
PERU
MARE PAC
AMERICA
PARS
TERRA
AUSTRALIS
I de Pascares
Ide los Tiburones
I d S Pedro
La Vezina
Las Mugeres
La desgraciada
C del Engano
C California
I Amblado
Roca Partida
I de Cedros
B d Trinidad
P S Anthony
P S Lucia
Tabellam hanc seorsim sub:
junximus ex qua quanta
pars orbis australis versus
in hunc usque diem nat
latuerit perspicuum est.

El quinto centenario del descubrimiento del Océano Pacífico



Doctor en Historia
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ



Cristóbal Colón.

Cuando se leen las cartas que Cristóbal Colón envió a los Reyes Católicos dándoles cuenta del hallazgo de nuevas tierras, que él creyó eran las Indias, se nos pinta un panorama geográfico, humano, de la flora y fauna realmente extraordinarios, jamás visto. Pero hay un asunto sobre el cual vuelve una y otra vez: la abundancia de oro. Por eso, tuvo singular éxito al reclutar voluntarios que lo acompañaron en el segundo de sus viajes al que sería llamado "Nuevo Mundo". Como en tantas otras ocasiones, a lo largo de la historia de la humanidad, el oro se convirtió en un atractivo irresistible.[1]

Mas la realidad muy pronto se abrió paso. Existía oro, sí, pero en muy pequeñas cantidades, y había que conseguirlo en los ríos de la isla Española (que actualmente comparten la República Dominicana y Haití), gracias al trabajo forzado de los aborígenes, debiendo soportar los españoles, a cambio de ello, infinitas penalidades de todo orden. En la isla Española, el hermano del Almirante, el Adelantado Bartolomé Colón, fundó en 1496 la primera ciudad del Nuevo Mundo, Santo Domingo, que se convertiría en el punto de llegada de una corriente migratoria restringida, pues estaba reservada, teóricamente, a los súbditos de Castilla. En la práctica, aunque no en gran número, arribarían hombres de otros reinos.[2]

Lo cierto es que la isla Española, gobernada por Cristóbal Colón, luego por Francisco de Bobadilla, por Nicolás de Ovando y, finalmente, por el hijo del descubridor, Diego Colón, devino en el punto de partida de diversas expediciones descubridoras que irían dando forma al que se convertiría en un gigantesco imperio, donde nunca se ponía el sol.

Ocaso de Colón y búsqueda de Tierra Firme

El 30 de mayo de 1498 zarpaba Cristóbal Colón de San Lúcar de Barrameda en su tercer viaje a las Indias. Había prometido a los Reyes Católicos descubrir la Tierra Firme y asegurar el dominio de las islas ya conocidas. En Canarias dividió su flota. Tres navíos, al mando de Pedro de Arana, navegaron directamente a Santo Domingo. Colón, con otros tres, siguió a Cabo Verde y de allí navegó al suroeste. De haber continuado en esa dirección, hubiera tocado el continente en las costas del Brasil, pero no se atrevió a navegar hasta el hemisferio austral "por el mudamiento del cielo y las estrellas", confesando con ello su impericia, pues Juan de la Cosa y Vicente Yáñez Pinzón navegaron en 1500 por esos mares, determinando la posición de la nave mediante la declinación o altura solar.[3]

El 14 o 15 de agosto del mencionado 1498, Colón estaba ya frente a Sudamérica. Recaló en la isla de la Trinidad, frente a la desembocadura del Orinoco, donde situó el Paraíso Terrenal. El Almirante creía estar en las fuentes de los ríos Indo y Ganges. Prosiguió entre las Bocas del Dragón y la costa continental. Pensó que la península de Paria era una isla, a la que llamó de "Gracia". Al abandonar la actual costa venezolana, rumbo a la Española, Colón va tomando conciencia de que no ha descubierto una isla sino Tierra Firme. Aquello era un desconocido conti-

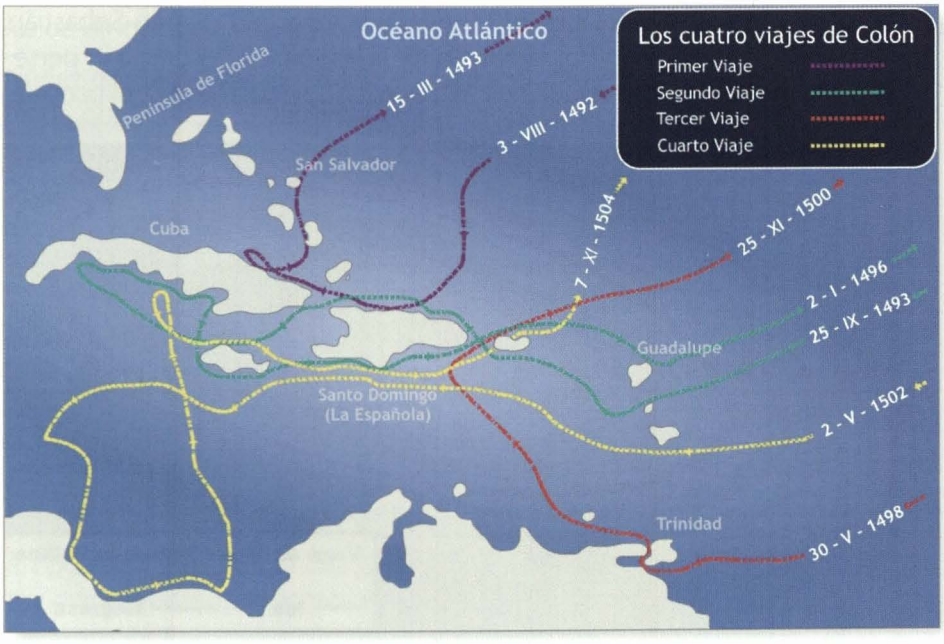


Preparativos de la salida de Colón.

nente austral; el paso buscado más al norte y poniente, estaba entre esa masa nueva y Asia. Ese era el paso que buscaría en su cuarto y último viaje.[4]

Encontrar el camino, "un corto y fácil pasaje" hacia las Indias Orientales y el Catay (China) descrito por Marco Polo, era una idea más antigua que el descubrimiento mismo del Nuevo Mundo, y fue esta esperanza la que motivó todos los exaltados proyectos de los primeros viajes a tierras americanas que, pese a constituir inicialmente un fracaso en cuanto a los objetivos previstos, sirvieron en cambio para lograr un mayor conocimiento de la geografía continental, de lo que entonces empezó a llamarse Nuevo Mundo y, por ende, al afianzamiento del programa colonizador propuesto por la Corona española en sus recién adquiridas posesiones.[5]

El fracaso del cuarto viaje de Colón en la búsqueda del estrecho no desalentó a los Reyes Católicos.[6] El calculado riesgo que habían asumido en 1492, y que culminó con el descubrimiento de un puñado de islas, dio buenos resultados pero no satisfizo sus aspiraciones. De ahí que la Corona, decidida en el proyecto, estimuló más tarde a Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a proseguir la obra iniciada. Al primero le concedió las tierras que se extendían desde el Cabo de la Vela hasta el Golfo del Darién, bautizadas como "Nueva Andalucía" y, al segundo, desde ese mismo punto hasta el Cabo de Gracias a Dios, región que fue conocida muy pronto como "Castilla del Oro", por el mineral que se

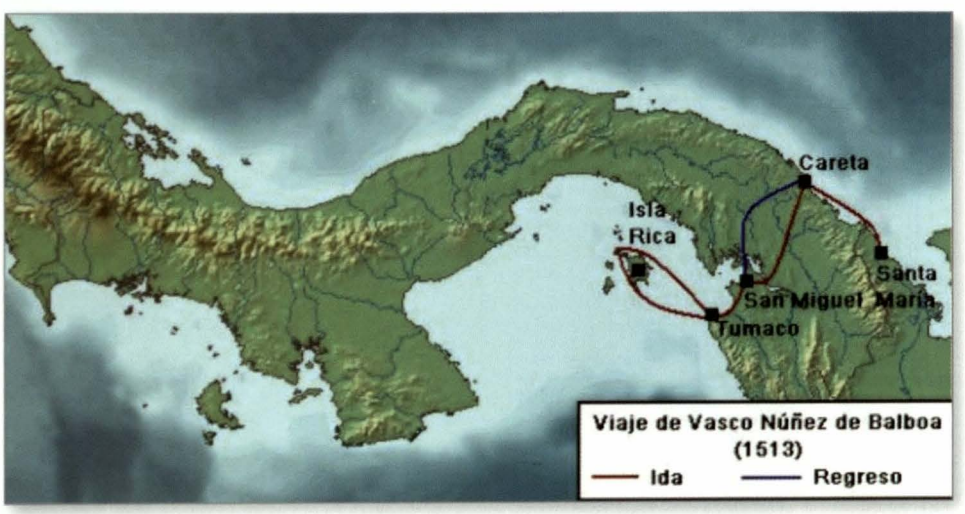


había obtenido de los nativos y cuya abundancia hacía sospechar la proximidad de ricos yacimientos. El desconocimiento geográfico generó en este, y en muchos otros casos, graves problemas entre los capitanes o gobernadores que obtenían estas mercedes.[7]

Ojeda, Nicuesa y Balboa

Las ya mencionadas jurisdicciones de Ojeda y Nicuesa quedaban divididas por el Río Grande del Darién. Ambos jefes contaban con la isla de Jamaica como base para penetrar en Tierra Firme. En noviembre de 1508 los dos capitanes partieron de la Española para hacerse cargo de sus respectivas gobernaciones. Con Ojeda marchaba un mílite que respondía al nombre de Francisco Pizarro. Su lugarteniente, el bachiller Martín Fernández de Enciso, debía seguirlo de inmediato con otras embarcaciones y refuerzo de hombres, armas y alimentos. La empresa de Ojeda no se presentó con buenos augurios. Había mucha confusión geográfica y los nativos de esas tierras eran sumamente belicosos.

Ojeda desembarcó en Turbaco, cerca de la actual Cartagena de Indias, siendo violentamente rechazado por los excelentes flecheros aborígenes. En ese lugar perdió la vida, junto con otros hombres más, el gran navegante Juan de la Cosa. Ayudado por Nicuesa, Diego de Ojeda dejó Turbaco y marchó al golfo de Urabá, donde en febrero de 1510 fundaría la localidad de San Sebastián, que abandonó muy pronto por lo insano de la región. La desgracia lo perseguía implacablemente. Los refuerzos y alimentos que debía llevarle el bachiller



Enciso no aparecían. Los indios flecheros los acosaban día y noche. Ante una situación tan desesperante, Ojeda, herido en una pierna, decidió partir hacia la Española en busca de refuerzos. Dejaba a los sobrevivientes bajo el mando de Francisco Pizarro. Ojeda partió en mayo de 1510, y en Santo Domingo, preso de una crisis de conciencia, ingresó en un convento, donde moriría años después.[8]

No menos desdichada fue la expedición del bachiller Martín Fernández de Enciso, personaje culto pero sin dotes de mando. El navío en el que iba naufragó a la entrada del Golfo de Urabá, y, aunque se salvó la gente, se ahogó el ganado, perdiéndose también armas y víveres. Los hombres entraron en pánico. Aparece entonces la figura de Vasco Núñez de Balboa. En páginas posteriores nos ocuparemos de su origen, trazando una breve biografía a la luz de las investigaciones más recientes.

"Balboa ganó mucha experiencia participando en las expediciones en busca de oro organizadas por Bastidas, explorando grandes extensiones de tierras desconocidas para los europeos, entre el Cabo de la Vela hasta el Golfo de Urabá. Fueron "entradas" muy crueles donde "aperrearon" a gran número de indios, antes de volver con su botín a la isla Española".

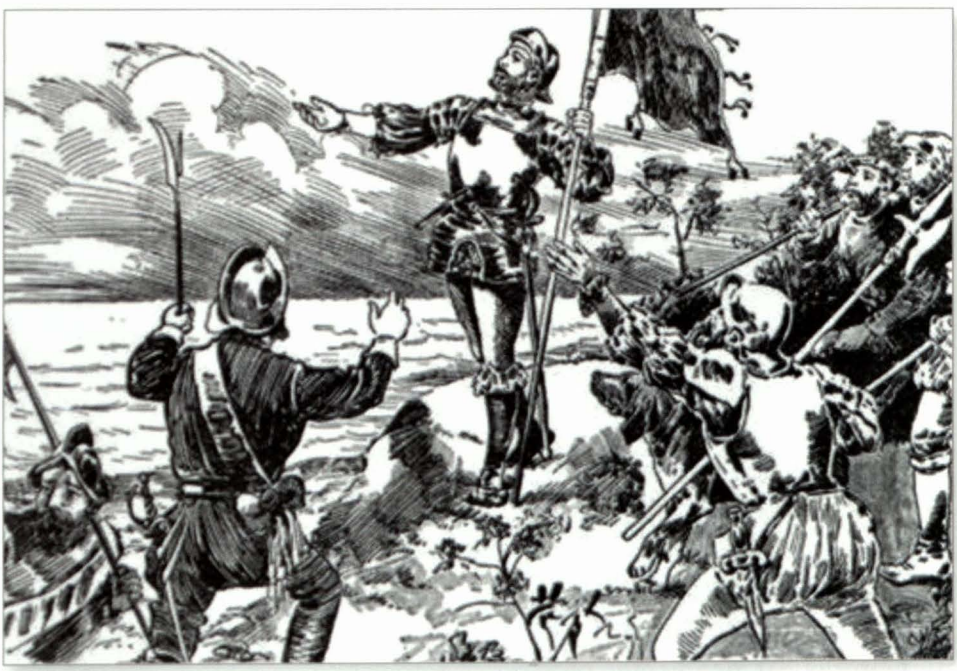
Núñez de Balboa había pasado al Nuevo Mundo en 1501, en la expedición dirigida por Rodrigo de Bastidas, con la cooperación de Juan de la Cosa. Balboa ganó mucha experiencia participando en las expediciones en busca de oro organizadas por Bastidas, explorando grandes extensiones de tierras desconocidas para los europeos, entre el Cabo de la Vela hasta el Golfo de Urabá. Fueron "entradas" muy crueles donde "aperrearon" a gran número de indios, antes de volver con su botín a la isla Española. Allí, Balboa obtuvo una encomienda en Salvatierra de la Savana, posiblemente después de participar en la conquista de Xaragua (1503-1504). Convertirse en sedentario encomendero dedicado a la agricultura no era compatible con el temperamento de Balboa: audaz, aventurero, carismático y cruel. Por otra parte, no prosperaba económicamente y tuvo que solicitar diversos préstamos para seguir llevando una vida mediocre.

Al bachiller Enciso le costaba mucho trabajo conseguir hombres para marchar en pos de Ojeda. Había una orden muy estricta indicando que aquellos que tuvieran deudas pendientes no podían embarcarse en ninguna expedición. Precisamente tal era el caso de Vasco Núñez de Balboa. Ayudado por no se

sabe quién, se hizo conducir a una de las dos embarcaciones de Enciso. Algunos dicen que dentro de un tonel vacío, y otros, dentro de unos velámenes de repuesto. Esta última posibilidad parece ser la más verosímil.

Cuando el barco llegó a alta mar, Balboa salió de su escondite y se presentó a Enciso, que en un primer momento lo recibió indignado, llegando a amenazarlo con que lo abandonaría en la primera isla que encontrara en su camino. Pero después, reflexionando con calma, escuchó el consejo de sus hombres que le decían que Balboa podría serles muy útil por su valor y destreza en el manejo de las armas. Finalmente, terminó admitiéndolo como uno de sus acompañantes, dándole puesto de preferencia muy poco después.[9]

Cuando estuvieron en Urabá, la situación de los hombres de Enciso se deterioró rápidamente. El bachiller no tomaba decisiones y muchos de los expedicionarios querían abandonar la "entrada" a cualquier precio, para salvar la vida. Hubo un hombre que no perdió la cabeza y adquirió singular liderazgo: Balboa. Este supo ganarse la admiración de sus compañeros y los trasladó a un lugar de la costa más seguro, la orilla occidental del Golfo de Urabá, donde comenzaron a edificar un poblado junto a un pequeño río. Los indígenas seguían atacándolos, pero los españoles lograban derrotarlos invocando du-



Vasco de Balboa.

rante el combate la protección de la Virgen de La Antigua, que se venera en la Catedral de Sevilla, dándole ese nombre a la población que no tardó en aumentar sus habitantes al llegar a ella algunos miembros de la expedición de Nicuesa, a cuya jurisdicción correspondía esa zona.

Las nulas dotes de gobernante del bachiller Enciso movieron a los españoles a destituirlo, nombrando como alcalde mayor de la incipiente colonia a Balboa. Al bachiller se le formó proceso, permitiéndosele trasladarse a la Española. El mando de Balboa era provisional, en tanto tomara alguna decisión el virrey Diego Colón, cuya sede de gobierno era Santo Domingo, o el mismo rey de España.[10]

> "Cuando el barco llegó a alta mar, Balboa salió de su escondite y se presentó a Enciso, que en un primer momento lo recibió indignado, llegando a amenazarlo con que lo abandonaría en la primera isla que encontrara en su camino. Pero después, reflexionando con calma, escuchó el consejo de sus hombres que le decían que Balboa podría serles muy útil por su valor y destreza en el manejo de las armas".

Precisamente esta etapa de gobierno de Balboa en el Darién, que iba a durar poco más de tres años, constituye la época más fecunda de su vida y en la que alcanzó mayores logros. Su gestión en todos los órdenes sería tan positiva que, señalando un ejemplo a seguir, dio lugar a que una gran historiadora norteamericana escribiera: "De la escuela de Vasco Núñez salieron los capitanes y demás hombres famosos para todas las empresas posteriores"[11]. El cronista Antonio de Herrera lo describió físicamente de la siguiente manera: "Era hombre de 35 años, bien alto y dispuesto de cuerpo, de buenos miembros y fuerza y de gentil rostro y pelo rubio, y muy bien entendido y sufridor de trabajos"[12].

Cuando Nicuesa llegó a La Antigua le vedaron la entrada, pues Balboa y todos los moradores del pueblo se habían juramentado para no recibirlo. Diego de Nicuesa tuvo que reembarcase en una frágil embarcación que se hundió en el Caribe. Aquí, ya Balboa cometía un delito. Encabezaba a un grupo de hombres que no admitían ninguna tutela que no viniera directamente de la Corona. Por eso Balboa envió

"Los caballos y los perros fueron las armas europeas indispensables en estos nuevos territorios, pues inspiraban terror entre los indígenas que no estaban acostumbrados a ellos".

procuradores a España para que le gestionaran una gobernación. El virrey Diego Colón, enterado de estos sucesos, y actuando pragmáticamente, favoreció a Balboa, nombrándolo su lugarteniente en Tierra Firme. Inmediatamente, en 1511, comunicó al rey lo acontecido a Ojeda y Nicuesa y su decisión sobre el particular. El rey aprobó lo hecho por Diego Colón y dictó una real cédula nombrando a Balboa capitán y gobernador interino del Darién. Lo primero que hizo Núñez de Balboa al tener noticia de esos poderes, fue reunir en La Antigua a la gente que había en Nombre de Dios. De este modo, los españoles que entonces vivían en el continente se concentraron en una sola localidad.[13]

Orígenes de Núñez de Balboa

Jerez de los Caballeros, o Jerez de Badajoz, era una avanzada en la frontera con Portugal cuando Vasco Núñez de Balboa vino al mundo en ese lugar en 1475. Al parecer su padre fue el hidalgo Nuño Arias de Balboa y su madre perteneció a la familia de los Vázquez Rubio, también hidalgos.[14] Vasco Núñez de Balboa entró desde niño al servicio de don Pedro Portocarrero en calidad de paje, cosa muy usual en esa época. Cuando nuestro personaje era ya un hombre, es posible que estar al servicio de Portocarrero hubiera sido el motivo de su viaje al Nuevo Mundo, pues se embarcó en la expedición de Bastidas junto con Alonso Pardo y Rodrigo de San Lúcar, vecinos de Moguer, que también estaban al servicio de Portocarrero.

El ánimo de lucro que caracterizó la expedición de Bastidas de 1501-1502 empujaría a Balboa al Golfo de Urabá de nuevo en 1510, y al Mar del Sur en 1513. Siguiendo el ejemplo de Bastidas, Balboa esperaba que los frutos que produjera su atrevimiento le fuesen de utilidad para conseguir la aprobación real. Vasco Núñez adoptaría una política con los indígenas en la línea de la de Bastidas y de los gobernadores de la Española, Francisco de Bobadilla y Nicolás de Ovando: una mezcla de cooperación, intimidación y brutalidad. Los caballos y los perros fueron las armas europeas indispensables en estos nuevos territorios, pues

inspiraban terror entre los indígenas que no estaban acostumbrados a ellos. Aunque los defensores de la "leyenda negra" afirmarían más tarde que Pedrarias Dávila fue quien introdujo en el idioma castellano el verbo "aperrear", definido por el cronista Bartolomé de las Casas como "echar a los perros bravos", el propio dominico defensor de los indios usó la palabra para describir una de las campañas de Balboa, que tenía un animal famoso por su fiereza, el perro "Leoncico". Fuera quien fuese quien inventara el término "aperrear", ni Pedrarias ni Balboa crearon dicha táctica.[15]

"Los nativos que sirvieron a Balboa durante el tiempo en que fue el hombre fuerte del Darién, pronto se dieron cuenta de que era el deseo de oro, más que cualquier otra cosa, lo que movía al rubio aventurero y a sus hombres".

Los nativos que sirvieron a Balboa durante el tiempo en que fue el hombre fuerte del Darién, pronto se dieron cuenta de que era el deseo de oro, más que cualquier otra cosa, lo que movía al rubio aventurero y a sus hombres. Aprovechándose de su obsesión por el oro, algunos caciques indígenas dirigieron a los españoles hacia territorios lejanos, mientras que otros los utilizaron contra enemigos locales. Refiriéndose a Balboa, el historiador panameño Alfredo Castillero Calvo ha escrito:

> "Su afamada habilidad para ganarse a la indiada —fama probablemente justificada— se basaba en una política de mano dura, y a veces terriblemente cruel, cuando se enfrentaba a indios que le ofrecían resistencia y no se sometían a sus demandas o con el pretexto de que eran comunidades sodomitas. Algunas de sus 'entradas' consistieron en verdaderas masacres donde arrasó con todo el pueblo"[16].

Hemos llegado al momento de abordar la gran hazaña de Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur, que sería llamado más tarde Océano Pacífico. Por espacio de casi cuatro años, los españoles se habían sostenido a duras penas en la Tierra Firme. Balboa ejercía una autoridad interina y, como tal, sospechaba que en cualquier momento otro jefe lo reemplazaría. Para colmo, tuvo noticia de que sus procuradores, Juan de Caicedo y Rodrigo de Colmenares, lo habían traicionado y conspiraban para derrocarlo. Vasco Núñez tenía que actuar de inmediato. Con los refuerzos recibidos de Santo Domingo,

la colonia de Santa María disponía de unos 400 hombres inusualmente bien alimentados. Balboa había enviado repetidas cartas al rey dándole cuenta de sus actos de gobierno, pero necesitaba realizar una gran hazaña para reforzar su figura ante el monarca y obtener un nombramiento definitivo. Debía cruzar las montañas hasta llegar al otro mar del cual le habían hablado los indios en más de una oportunidad. Sus hombres estuvieron de acuerdo. Balboa les habló de grandes recompensas, de títulos de hidalguía, de oro y gloria. Una columna de guías y porteadores indios iría por delante preparando el avance del grupo principal.

En pos del Mar del Sur

Balboa, gracias a sus aliados indios, conocía la topografía de la zona y, además, esos mismos aliados le proporcionaron una ayuda decisiva alojándolo junto a sus hombres en sus poblados, y dándoles provisiones. Balboa tardó veintidós días en alcanzar el Mar del Sur, pero invirtió casi dos semanas en operaciones de apoyo.



El jueves 1° de setiembre de 1513, Balboa con 190 compañeros y gran cantidad de indios porteadores embarcaron en nueve canoas y un galeón, que los aguardaban en la desembocadura del río y zarparon a las tierras amigas del cacique Careta, a unos 30 km de distancia, donde luego fundarían la villa de Acla. Por mar arribaron hasta el puerto de Careta y desde ahí se adentraron, según el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, a través de "un estrecho de tierra y no de agua"[17].

"Balboa, gracias a sus aliados indios, conocía la topografía de la zona y, además, esos mismos aliados le proporcionaron una ayuda decisiva alojándolo junto a sus hombres en sus poblados, y dándoles provisiones. Balboa tardó veintidós días en alcanzar el Mar del Sur, pero invirtió casi dos semanas en operaciones de apoyo".

El anhelado paso fue hallado, pero era terrestre y no una vía acuática, como se esperaba. Balboa decidió establecer en Careta su campamento base, dejando a la mitad de sus hombres para luego proseguir su marcha a la provincia del cacique Ponca, con solo 92 hombres de guerra y dos sacerdotes. El objetivo inmediato del viaje consistía en cruzar las tierras bajas del río Balsas y luego dirigirse hacia el sudeste, a las tierras de Quareca, cuyo cacique Torecha estaba en guerra con Ponca. Esta fue, sin duda, la etapa más dura de toda la travesía. Los españoles tardaron cuatro días en recorrer solo diez leguas de tierras abruptas y desconocidas. Finalmente, el 24 de setiembre de 1513, alcanzaron el lugar.

Se desconoce la ubicación exacta de la sierra de Quareca, aunque se sospecha que debió de situarse al este del río Sabanas, justo en frente de los ríos Subcurtí y Mortí. Los indios, muy fieros, pues se les consideraba caribes, o sea antropófagos, aguardaban a los españoles, pero fueron derrotados. Los españoles entraron al poblado y en la casa del cacique, según explica el cronista-humanista Pedro Mártir de Anglería, encontró Vasco Núñez de Balboa "un recinto de nefanda voluptuosidad; halló al hermano del cacique en traje de mujer, y a otros muchos acicalados y, según testimonio de los vecinos, dispuestos a usos licenciosos de sodomitas. Entonces mandó echarles los perros que destrozaron a unos cuarenta"[18].

Una vez arrasada Quareca, los de Balboa descansaron aquella noche en el poblado y, al día siguiente, 25 de setiembre, continuaron su marcha. Por un error en las anotaciones del cronista Oviedo, se ha venido conmemorando esta fecha como la del descubrimiento del Pacífico, pero si se tiene en cuenta la distancia recorrida, resulta a todas luces imposible. Kathleem Romoli la ha sustituido muy atinadamente por la del 27 de setiembre.[19] Balboa dejó otro retén en la aldea de Torecha y partió con el resto —los 67 de la fama— hacia la cumbre de la sierra que se divisaba a lo lejos.[20] La mañana del martes 27 estaba reservada para ser testigo del magno descubrimiento. Balboa hizo un alto en la marcha cuando ya casi conquistaba la cima. Se adelantó sin ninguna compañía hacia la cumbre y clavó su mirada en el horizonte hacia el otro lado. A sus pies se extendía el inmenso Océano Pacífico.

La toma de posesión del Océano por Balboa y una escogida escolta de solo 26 hombres, fue una de las más bellas y emocionantes que el mundo americano pudo contemplar. Llevando en una mano el pendón real, donde también se había pintado una imagen de la Virgen María y los escudos de Castilla y Aragón, y en la otra una espada desnuda, entró en el agua, que le llegaba hasta las rodillas, y comenzó a caminar al mismo tiempo que decía:

> "Vivan los altos y poderosos monarcas Fernando y Juana de Castilla, León y Aragón, en cuyo nombre y en pro de la Real Corona de Castilla, yo tomo verdadera, corporal y perpetua posesión de todos estos mares, tierras, costas, golfos e islas... en nombre de los Reyes de Castilla, de cuya propiedad son, ahora y para todos los tiempos, mientras perdure el mundo y hasta el día del juicio final".

Era el 29 de setiembre de 1513[21]. Por vez primera hombres europeos abordaban el Pacífico, por occidente, después de que Vasco da Gama lo hubiera encontrado contorneando África.

Por razones de espacio no es posible que nos ocupemos de los sucesos políticos que culminaron con la ejecución de Vasco Núñez de Balboa por orden del gobernador Pedrarias Dávila. Por mucho tiempo se sostuvo en estudios históricos y en numerosas biografías noveladas que el primero fue una víctima de la ambición y crueldad del segundo. Investigaciones actuales, sobre todo la estupenda de Bethany Aram, tienen un enfoque diferente, más objetivo. Ni Balboa fue una víctima inocente, ni Pedrarias abusó del poder que le otorgó la Corona. Pedrarias era un hombre endurecido por la guerra en Europa, África y América, cumplidor fidelísimo de lo que correspondía a un hidalgo: lealtad absoluta a su soberano.

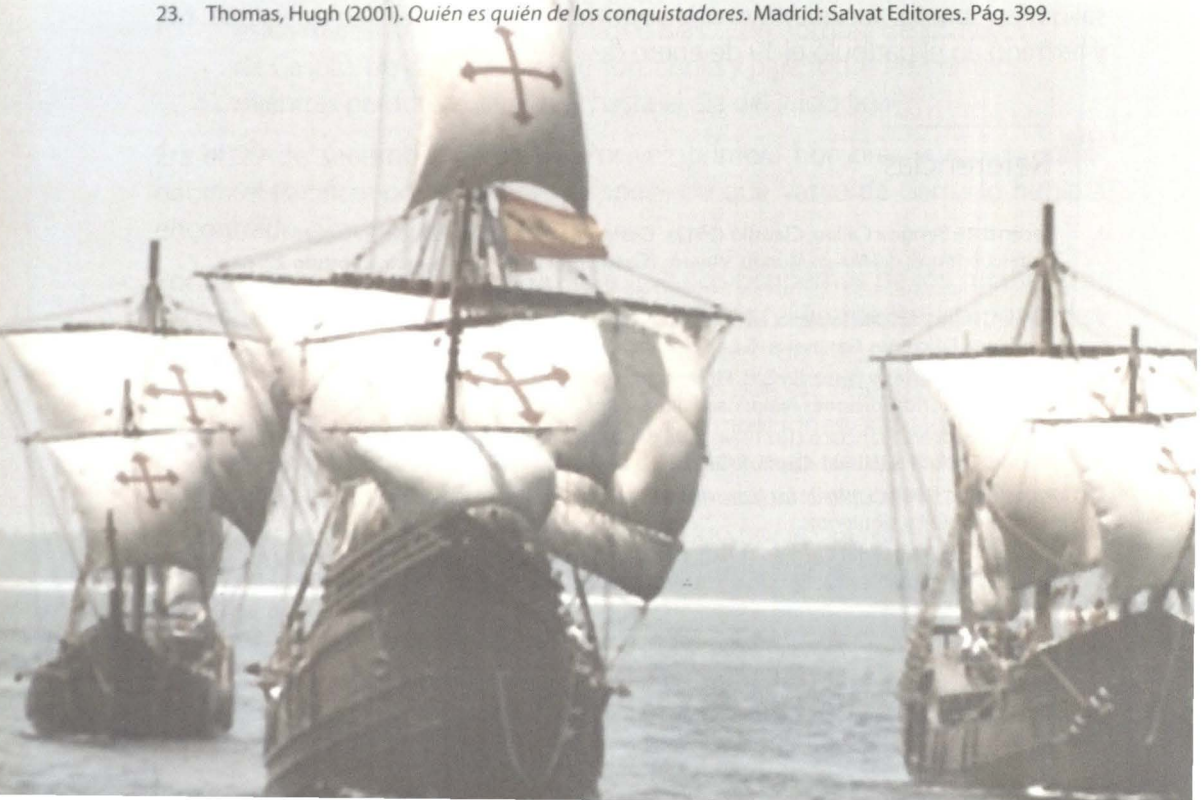
Balboa, por su parte, demostró su incapacidad para comprender la auténtica naturaleza del servicio a la Corona. Sus aventuras americanas le habían enseñado a entender la lealtad como algo personal. Nunca pudo comprender ni asumir el código de valores de un gobernador educado en la Corte castellana y que tenía el mandato de imponer la autoridad del rey en las fronteras de un imperio en expansión. El inevitable choque entre estas dos mentalidades incompatibles pudo ser retrasado, y de hecho lo fue, durante casi cinco años. En lo que a Pedrarias se refiere, Balboa había demostrado, definitivamente, que constituía una amenaza directa contra su sucesor y en último término contra la autoridad de la Corona en América. Por su parte, Balboa parece que murió sin admitir o comprender que sus rechazos a las decisiones del monarca constituían un acto de traición que merecía la pena capital.[22]

La vida de Vasco Núñez de Balboa nos permite, finalmente, un par de reflexiones. El descubrimiento del Océano Pacífico impulsó a los españoles a continuar en el mismo empeño durante 20 años más, teniendo como uno de sus frutos mayores la conquista del Imperio incaico, con sus inmensas riquezas de oro y plata. La expedición de 1513 —de la cual conmemoramos 500 años— demostró, más allá de toda duda, que el Nuevo Mundo era un continente. Por otra parte, Balboa sería el modelo para las futuras decisiones de Hernán Cortés al momento de la conquista de México. Ambos confiaron que los frutos de sus exitosas expediciones justificarían la usurpación del poder. Cortés tuvo éxito y salió bien librado, aunque tuvo que soportar innumerables juicios. Balboa, no, y terminó en el patíbulo el 19 de enero de 1519.[23]

Referencias

1. Becerro de Bengoa Callau, Claudio (2012). *Cristóbal Colón y Martín Alonso Pinzón. Codescubridores del Nuevo Mundo.* Vinarós (Castellón): Editorial Antinea. Capítulo 22, pág. 141.
2. Kamen, Henry (2004). I*mperio. La forja de España como potencia mundial.* Madrid: Santillana Ediciones Generales. S.L., Capítulo II, pág. 144.
3. Verlinden, Charles y Pérez-Embid, Florentino (1967). *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América.* Madrid: Ediciones Rialp, Capitulo X, págs. 122-123.
4. Morales Padrón, Francisco (1971). Historia del Descubrimiento y Conquista de América. Madrid: Editora Nacional. Capítulo III, págs. 113-114.
5. Polo, Marco (1984). *Libro de las Maravillas.* Madrid: Ediciones Generales Anaya. Primer Libro, pág. 124 y siguientes.
6. Mena García, María del Carmen (1992). *La ciudad en un cruce de caminos. (Panamá y sus orígenes urbanos).* Sevilla: Centro de Estudios Andaluces. Pág. 27.
7. Ibídem.

8. Altolaguirre y Duvale, Ángel (1914). *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: Imprenta de los Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares. Capítulo I, pág. XV.
9. Ruiz de Obregón y Retortillo, Ángel (1913). *Vasco Núñez de Balboa*. Barcelona: Casa Editorial Maucci. Capítulo I, pág. 26 y 27.
10. Bullón de Mendoza, Alfonso (1976). *Vasco Núñez de Balboa* en su quinto centenario. Badajoz: Edición privada. Capítulo II, pág. 33.
11. Romoli, Kathleen (1967). *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: Espasa Calpe. Pág. 21.
12. Herrera, Antonio de (1935). *Historia General de las Indias*. Madrid: Edición de la Academia de la Historia. Tomo III, pág. 211.
13. Morales Padrón, Francisco. Ob. Cit. Capítulo V, pág. 167.
14. Aram, Bethany (2007). *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América*. Pedrarias y Balboa. Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia. S.A. Capítulo I, pág. 48.
15. Aram , Bethany, Ob. cit. Capítulo I, pág. 51.
16. Castillero Calvo, Alfredo (1995). *Conquista, Evangelización y Resistencia. ¿Triunfo o fracaso de la política indigenista?* Panamá. La Nación. 1995, pág. 42.
17. Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo (1944). *Historia General y Natural de las Indias*. Asunción del Paraguay: Editorial Guarania. Tomo VII, Libro X, Capítulo III, pág. 92 y 93.
18. Mártir de Anglería, Pedro (1944). *Décadas del Nuevo Mundo*. Buenos Aires: Editorial Bajel. Década III, Libro I, pág. 199 y 200.
19. Romoli, Kathleen. Ob. cit. pág. 185.
20. Mena García, Carmen (2011). *El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1504-1526)*. Sevilla: Fundación Pública Andaluza. Centro de Estudios Andaluces. Capítulo II, pág. 182-183.
21. López Martínez, Héctor (2008). *El Perú y el mar. Una relación ancestral*. Lima: Cátedra Perú. Capítulo II, pág. 64 a 67.
22. Aram, Bethany. Ob. cit. Capítulo IV, pág. 139.
23. Thomas, Hugh (2001). *Quién es quién de los conquistadores*. Madrid: Salvat Editores. Pág. 399.



La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico



Contralmirante
JORGE BROUSSET BARRIOS



Los Chimú heredaron de sus antepasados, la maestría del dominio del mar, lo que les permitió comercializar con otros pueblos cercanos.

El Perú, país marítimo[1] ubicado en una ventajosa posición geoestratégica en el continente sudamericano, frente al océano Pacífico, tiene una gran dependencia económica de los espacios marítimos bajo su jurisdicción.

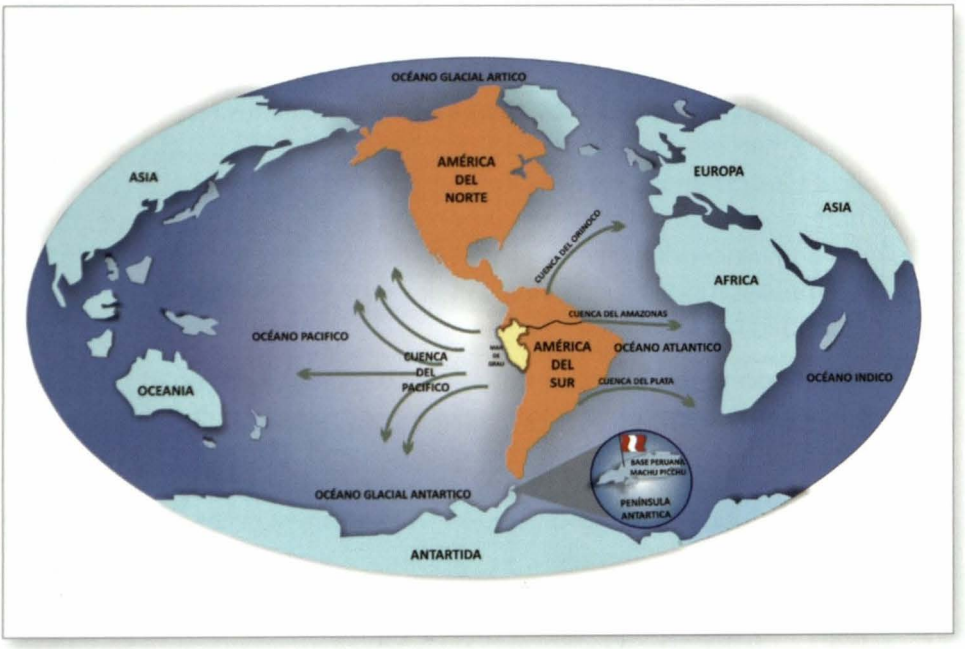
A lo largo del tiempo, los océanos, mares, ríos y lagos, y sus respectivas zonas de influencia, han ido incrementando progresivamente su importancia en el desarrollo de los pueblos. En un inicio, jugaban un limitado papel en beneficio del hombre; en la actualidad tienen una connotación especial; y en el futuro adquirirán una trascendencia gravitante. Los Intereses Marítimos han sido, son y serán elementos fundamentales para el desarrollo y la formación de nuestra propia identidad nacional.

Desde el período prehispánico, los Intereses Marítimos han jugado un papel protagónico en muchos aspectos políticos, económicos y culturales, que han regido como una constante en el devenir peruano. El medio marítimo del océano Pacífico propició uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia, que habría de sellar en forma determinante nuestro destino: la integración de las culturas nativas y europea, para dar origen al mestizaje, que identifica al Perú como Nación. Sin embargo, no obstante la importancia

desempeñada por los Intereses Marítimos en nuestra historia, es paradójico que en el país aún no exista una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

Desde su creación, la Marina de Guerra del Perú ha realizado permanentes esfuerzos para que los Intereses Marítimos constituyan elementos importantes en el logro del bienestar y seguridad nacionales. No obstante, no todo el trabajo realizado se ha podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes; ello se ha debido, principalmente, a la ausencia de políticas coordinadas a nivel nacional, y puede claramente apreciarse cuando se examinan los usos que se hacen del medio acuático, al que concurren de manera aislada diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales. Entre estos sectores se puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo, el transporte marítimo, la pesca y acuicultura, la minería marítima, la industria naval, el turismo, el medio ambiente, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos, entre otros.

En el siglo XXI las naciones se verán en la imperiosa necesidad de contar con mayores recursos para solucionar sus problemas. Así, como producto del aumento de la población mundial, que se estima ha de duplicarse en el año 2030 hasta alcanzar 14.000 millones de personas, la situación de la alimentación se



tornará crítica. Es probable que el medio marino, las aguas interiores y/o continentales y sus respectivas zonas de influencia, constituyan para la humanidad el último escenario dónde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia y crecimiento. Si ello es así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse ostensiblemente, y solo las naciones que hayan desarrollado en forma óptima sus Intereses Marítimos tendrán la capacidad de lograr beneficios para sus pueblos.

La cuenca del Pacífico[2] une tres importantes continentes: el continente americano, el continente asiático y Oceanía; además, incluye a un conjunto de Estados insulares a lo largo y ancho del Pacífico sur. Esta cuenca está conformada por más de 60 Estados, entre los continentales e insulares, los cuales tienen una creciente población que supera los 2.000 millones de habitantes, y en las últimas décadas vienen alcanzando un notable desarrollo económico. En el presente siglo las emergentes economías del Pacífico vienen logrando una posición de predominio con sus enormes mercados potenciales.

Este espacio oceánico constituye cerca del 35% de la superficie de la Tierra, y equivale a casi el doble del área del océano Atlántico. En sus riberas están presentes las naciones más poderosas del mundo, entre las cuales podemos citar a los países del bloque asiático como China, Japón y Rusia, y en América a los Estados Unidos y Canadá, países con los cuales Perú realiza la mayor parte de su intercambio comercial.

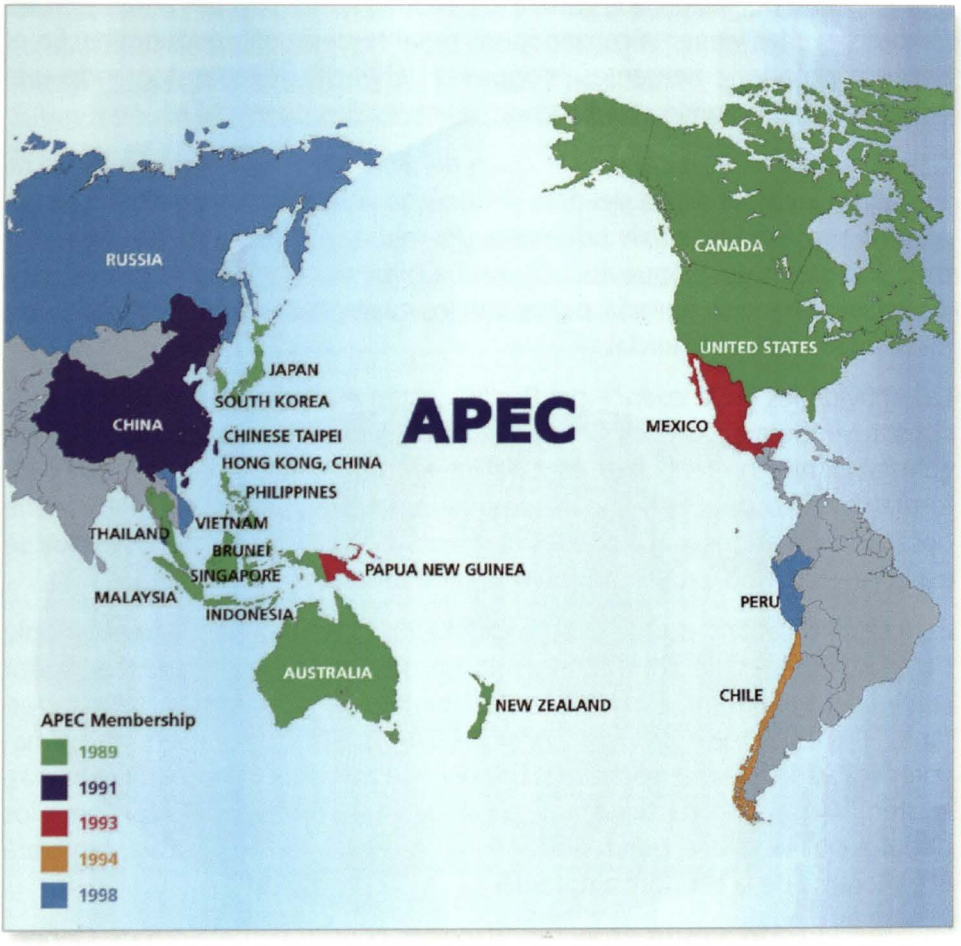
Las actividades en la cuenca del Pacífico están evolucionando rápidamente, constituyendo actualmente un espacio vital en lo político, social, económico, cultural, científico, etc., con un especial interés geopolítico. Los países que conforman el Arco del Pacífico han tomado conciencia de ello y el Perú viene desarrollando intensas actividades para aprovechar las oportunidades que se están presentando, proyectándose más allá de su Dominio Marítimo.

Es en este escenario donde existen los mayores intereses de diferente índole para las naciones del mundo, no solo porque se está generando el mayor crecimiento económico del planeta, sino también porque es la más importante reserva de recursos vivos y no vivos. En sus costas se encuentran las mayores industrias pesqueras, entre las cuales figuran las de nuestro país; además, existen importantes cantidades de recursos en los fondos marinos, como los nódulos polimetálicos, que cuando se inicie su explotación a escala, cambiará el panorama de la economía mundial.

En consideración a estos aspectos, 21 países constituyen el Foro de Cooperación Económica Asia - Pacífico, APEC (Asia - Pacific Economic Cooperation),

compuesto por: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur; Taipei Chino, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam.

APEC reúne a las economías más dinámicas e importantes del Asia Pacífico. Sus miembros constituyen un porcentaje bastante significativo de la población mundial, comercio internacional y PBI global. Además, la cuenca del Pacífico es la región para la cual se proyecta el mayor crecimiento económico en este milenio. Por lo tanto, participar en APEC implica no solo estrechar aún más los vínculos con sus demás miembros, sino acelerar nuestro desarrollo.



Nuestra participación en este foro se da desde la ventaja de ser el único miembro de la Comunidad Andina en APEC. Por otro lado, desde el punto de vista geográfico, el Perú está muy bien ubicado para convertirse en el puente (HUB) del flujo comercial entre Asia y Sudamérica.

La Convención del Mar vigente de 1982 (Convemar), es el tercer esfuerzo internacional para "codificar" las normas que regulan los usos y costumbres en los mares y océanos en el mundo desde el siglo XVI (*mare clasum y mare liberum*). Fueron los EE. UU., con la declaración de Truman, en 1945, los que inician la extensión hasta las 200 millas, con el fin de resguardar básicamente los recursos naturales en provecho del Estado ribereño; luego lo hicieron otras potencias marítimas, a las cuales se sumaron en 1947 Perú y Chile.

La Convemar no se opone a la Tesis de la zona de 200 millas; por el contrario, la recoge y la reconoce, tal cual como plantearon los Países del Pacífico sur desde 1952, para la defensa de los recursos naturales allí existentes.

Ciento cincuenta países de las diferentes regiones del mundo, negociaron la Convemar de 1982 durante más de 14 años; el Perú tuvo una singular participación en este período. La Convención ha entrado en vigor desde noviembre de 1994, y a la fecha son 163 Estados Parte de la Convemar, lo cual hace que este instrumento se haya convertido en "costumbre internacional". Esto implica que así no seamos Parte, debemos cumplir con sus normas; es decir, tenemos obligaciones internacionales, pero no podemos gozar de sus derechos. La cotidiana realidad de los usos y costumbres marítimas así lo registran. Es más, nuestra legislación recoge en diferentes regulaciones internas las normas de la Convemar; no hay una sola norma que se oponga. La ONU se ha pronunciado aclarando que existe un país que ha establecido un dominio marítimo de 200 millas, sobre el cual se respetan las libertades de navegación internacional; por lo tanto, las Naciones Unidas concluyen que no se refiere a un mar territorial de 200 millas.

Últimamente, en el litigio sobre los límites marítimos con Chile ante la Corte Internacional de Justicia, el Perú, en el fundamento legal de la Demanda, menciona expresamente, entre otros, a la Convemar y sus normas para la delimitación marítima entre Estados con costas adyacentes, cuando dice:

1. "Los principios y normas del Derecho Internacional consuetudinario sobre delimitación marítima, tal como se encuentran reflejados en las disposiciones relevantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar), y desarrollados por la jurisprudencia

de la Corte Internacional de Justicia y de otros tribunales, constituyen las principales fuentes de Derecho aplicables a la presente controversia".

2. "El principio rector principal sobre delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes, recogido en los Artículos 74 y 83 de la Convención, es que la delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del Derecho Internacional, a que hace referencia el Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa. Según ha sido interpretado por la reciente jurisprudencia de la Corte, este principio es básicamente similar al que rige la delimitación de los mares territoriales de los Estados con costas adyacentes, conforme al Artículo 15 de la Convención, consistente en aplicar la equidistancia, teniendo en cuenta circunstancias especiales cuando las hubiere".

En esta afirmación legal que hace el Perú en su Demanda, deja en claro el reconocimiento expreso de los distintos espacios marítimos (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental) que conforman las 200 millas de los Estados ribereños; por lo tanto, el Perú NO refiere, una vez más, a un mar territorial de 200 millas.

Las 200 millas son para todos los Estados ribereños. Estas 200 millas se dividen en diferentes espacios, con distintos alcances de soberanía y jurisdicción:

- El mar territorial preexistente desde el siglo XVI, alcanza hasta las 12 millas y comprende las aguas, el suelo, el subsuelo y espacio aéreo; en este espacio solo se aplica la restricción del paso inocente.

- La zona económica exclusiva (ZEE) hasta las 200 millas, donde se reconoce las libertades de comunicación internacional y otras obligaciones comunes a todos los Estados, lo cual ha configurado lo que se conoce como soberanía modal; sin embargo, la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales es exclusiva del Estado ribereño;

- Finalmente, la plataforma continental, que comprende el suelo y subsuelo debajo de la ZEE, donde los recursos naturales son de plena soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

La Constitución Política del Perú, en su artículo 54, define el dominio marítimo, cuyo espacio conforma el territorio del Estado, el cual se extiende hasta las 200 millas marinas. Sin embargo, lo que viene creando gran confusión es la incompleta lectura de este artículo, el cual establece que "[...] en su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las

libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado". De la lectura de este párrafo y el que se refiere al espacio aéreo que cubre el dominio marítimo, entenderemos que hay una armoniosa compatibilidad entre la Constitución y la Convemar, ya que como veremos más adelante, el concepto de dominio marítimo que el Perú estableció desde 1947, ha sido un hito fundamental en el derecho del mar, que en palabras del Embajador Gonzalo Fernández Puyó, constituye el punto de partida de nuevos criterios del Derecho Internacional, que se basan fundamentalmente en las necesidades de los pueblos. Es decir, la soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, para la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales en beneficio del Estado ribereño.

"El concepto de dominio marítimo que el Perú estableció desde 1947, ha sido un hito fundamental en el derecho del mar, que en palabras del Embajador Gonzalo Fernández Puyó, constituye el punto de partida de nuevos criterios del Derecho Internacional, que se basan fundamentalmente en las necesidades de los pueblos".

Las Constituciones de varios Estados, como Brasil, Colombia y Venezuela (estos dos últimos no son Parte de la Convemar), y el derecho interno de otros, como Argentina, Chile y Uruguay, tienen expresamente integrado al territorio de sus países, los espacios marítimos que universalmente define el derecho del mar: como mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental; no obstante, en ninguno de ellos ha existido el temor de que se estaría mutilando el territorio, al reconocer estos espacios marítimos, sobre los cuales la Convemar establece de manera expresa, soberanía y jurisdicción. Es importante tener en cuenta que nos referimos a un espacio diferente al terrestre, donde las condiciones de vida y vinculación geográfica tienen particulares connotaciones para toda la humanidad.

El espacio marítimo, cuya base fundamental es el agua de los océanos, tiene una dinámica particular producida por los vientos, corrientes y mareas, lo cual hace que las aguas de los mares circulen permanentemente y vinculen los espacios marítimos de diferentes Estados ribereños; igualmente, los recursos vivos no tienen límites artificiales, y su desplazamiento se produce en función

de las características de las masas de agua, que también se mueven en el tiempo y espacio. Si a estas particularidades le sumamos la conexión libre y permanente de la superficie de los océanos utilizada por el hombre para la navegación, la cual ha devenido en la transculturación y el comercio global, tendremos como resultado un espacio singular, que nos ha permitido a los seres humanos vinculación y progreso.

Por lo tanto, debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas, donde el Perú tuvo una destacada participación en la defensa de las 200 millas, tesis asumida por el bloque sub-regional de los países del Pacífico sur oriental, y recogida básicamente en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar).

Al término de las negociaciones, en 1982, la delegación peruana firmó *"ad referendum"*, el texto de la Convemar; sin embargo, han pasado más de 30 años de intensos estudios y arduas discusiones, habiéndose concluido por parte del Ejecutivo la necesidad de formar Parte de este instrumento universal; razón por la cual, mediante Resolución Suprema N° 231-RE, del 28 de mayo de 2001, el Gobierno de transición del Doctor Valentín Paniagua remitió al Congreso de la República para su aprobación, los estudios y conclusiones que sustentan la necesidad de que el Perú se adhiera, y de esta forma sea Parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la misma que está en vigor desde noviembre de 1994, para establecer un [3]régimen global, comprehensivo de todos los aspectos jurídicos que plantea la delimitación jurisdiccional y desarrollo de actividades en una superficie que cubre las 2/3 partes del planeta.

La Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República emitió un dictamen en el cual se concluye:

- "A la luz de lo expuesto en el presente dictamen la Comisión considera que, al no ser parte el Perú del orden jurídico internacional del océano representado por la Convención del Mar, sus intereses marítimos están desprotegidos, por lo que no podría aprovechar las ventajas que este instrumento internacional ofrece.
- En tal virtud, la Comisión opina favorablemente a la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y al Acuerdo de Aplicación de la Parte XI de dicho instrumento, pero precisando que su aprobación requiere el mismo procedimiento de una reforma constitucional".

Como podemos apreciar, tanto el Ejecutivo como el Legislativo, después de largos años de estudio, han llegado a la conclusión de que es conveniente para el Perú ser Parte de la Convención del Mar.

Sin embargo, a nuestro juicio, la supuesta interpretación sobre la necesidad de modificar el mandato constitucional, porque la soberanía en el dominio marítimo es de "carácter estricto", al igual que en el espacio terrestre, no es una conclusión compatible con lo expresado en la propia Constitución, la cual reconoce limitaciones a la soberanía en favor de las libertades de comunicación internacional. Estas actividades relativizan universalmente la soberanía de parte del espacio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre, en beneficio de la humanidad, y que según el Derecho comparado de otros países sudamericanos, en idénticas circunstancias constitucionales y legales, no ha presentado problemas de incompatibilidad.

> "Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

El ya desaparecido Embajador Juan Miguel Bákula, nos ha reiterado la decisión de las Asambleas Constituyentes de 1979 y 1993, de rechazo a las propuestas de mencionar un mar territorial de 200 millas, en las respectivas Constituciones; más bien, confirma que con la finalidad de facilitar la adhesión del Perú a la Convención del Mar, se habla de "dominio marítimo", y no de "mar territorial". Finalmente, el ilustre Embajador afirma una vez más que con la Convención del Mar el Perú no pierde ningún derecho, ni una milla, ni un centímetro de mar. No solo no pierde, sino que gana.

El dominio marítimo del Perú

La Tesis de las 200 millas expresadas en el Decreto Supremo N° 781 del 1 agosto de 1947, *no amplió* el "mar territorial", sino que dio origen al "dominio marítimo", para ejercer la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales".

La Declaración de Santiago de 1952, compromiso regional de los países del Pacífico sur, tampoco declaró "mar territorial" de 200 millas. En defensa de la Tesis de las 200 millas, afirmó internacionalmente el deber de los Estados, de

impedir que la explotación indiscriminada ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de las riquezas que poseen en sus mares adyacentes a sus costas los países del Pacífico sur.

Es por estas razones que las Constituciones de 1979 y de 1993 no definen un "mar territorial" de 200 millas; más bien establecen un *dominio marítimo* donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional. La posición del Perú frente a la Convención del Derecho del Mar fue interpretada por las Naciones Unidas en el Informe Anual del Secretario General de esa Organización, del 5 de octubre de 1998, en el cual precisa:

> "Un Estado latinoamericano, no Parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada 'dominio marítimo', reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas".

Estudios del Ministerio de Relaciones Exteriores definen al "dominio marítimo" como una institución privativa del Derecho peruano, usada para caracterizar al espacio marítimo nacional o "Mar de Grau", el mismo que como parte del territorio del Estado, constituye el complemento natural del espacio terrestre y aéreo, desde una perspectiva geográfica, política, económica, social y ecológica, donde el Perú, según mandato constitucional, artículo 54, ejerce soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas náuticas, de acuerdo con la ley y en concordancia con los tratados de los que es parte.

En síntesis, el dominio marítimo es un concepto incorporado en nuestra legislación desde 1947, no recogido por el Derecho Internacional, y por tanto, sujeto en cuanto a su contenido y alcances a lo que la doctrina interprete, más aún cuando la legislación interna aludida no lo define. Precisamente, esta doctrina y la ratio legis que motivó su incorporación al texto constitucional nos señala que la noción de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial, sino que se trata de un espacio de 200 millas marinas donde el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Esta definición que se deriva del texto constitucional, resulta siendo bastante flexible, pues permite su armonización con los diversos espacios marítimos que hoy en día consagra el Derecho Internacional consuetudinario y convencional del mar (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), sobre los cuales reconoce derechos de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

Las libertades de comunicación

Ahora examinaremos el significado de las libertades en el uso de los mares y océanos, las cuales resumen las actividades marítimas que pueden realizar los seres humanos en este ámbito. Estas libertades se clasifican en:

- Libertad de navegación
- Libertad de sobrevuelo
- Libertad para el tendido de cables y tuberías submarinas
- Libertad para construir islas artificiales y otras instalaciones
- Libertad de pesca
- Libertad para la investigación científica.

De todas estas libertades que básicamente se aplican en alta mar, las tres primeras constituyen lo que se denomina libertades de comunicación internacional, como derechos de todos los Estados sobre los nuevos espacios de jurisdicción del Estado ribereño, más allá del mar territorial. Estos son: la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Libertad de navegación: es el principio que domina toda la construcción jurídica alcanzada en la evolución de la libertad del mar; esta se ha afirmado con el correr del tiempo, debido a que mantiene el intercambio comercial entre los pueblos del mundo. En el caso del Perú, el comercio marítimo alcanza más del 95% del intercambio de mercaderías. Por lo tanto, este principio es fundamental en el uso de los mares y océanos, y supera a cualquier otra actividad por su trascendencia.

Libertad de sobrevuelo: es una actividad moderna que se relaciona con el tráfico aéreo sobre el espacio marítimo.

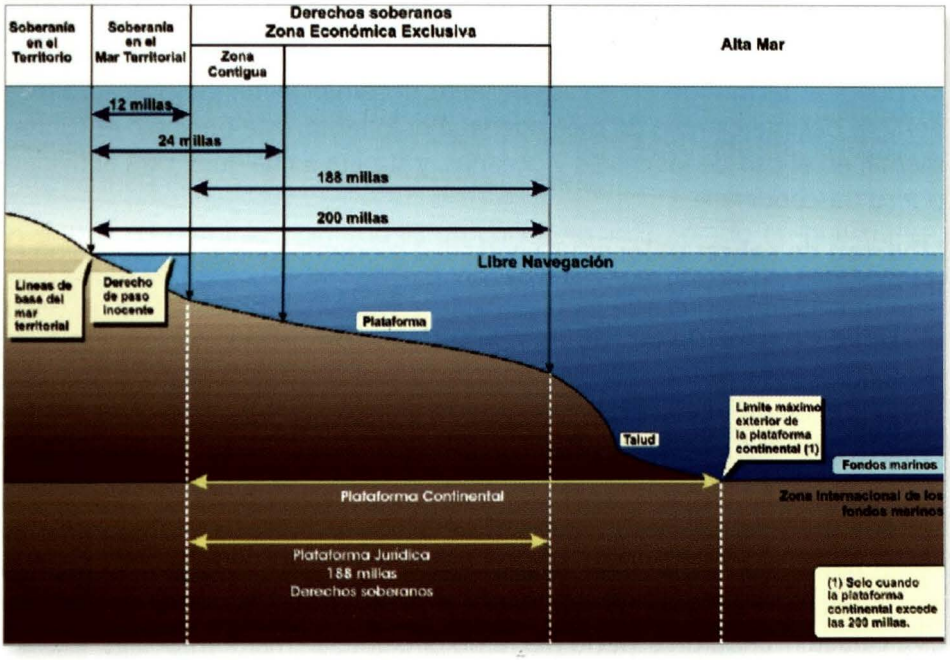
Libertad de tendido de cables y tuberías submarinas: ha cobrado nuevamente auge en la intercomunicación universal, a raíz del uso de la fibra óptica como vía de transmisión del espectro electromagnético, ya que permite mayor velocidad de transmisión, mayor volumen por el ancho de banda y gran seguridad, por ser líneas físicas que discurren en el fondo de los océanos y, por consiguiente, de difícil interceptación.

Por lo tanto, cuando la Constitución reconoce expresamente esta restricción a la soberanía sobre el dominio marítimo y su correspondiente espacio aéreo, está caracterizando un espacio marítimo diferente al "mar territorial".

Los espacios marítimos

A la luz del reconocimiento universal de los diferentes espacios marítimos, el dominio marítimo establecido por la Constitución Política del Perú comprende los siguientes espacios, que se miden a partir de las líneas de base divisorias entre el espacio terrestre y el marítimo:

- En primer lugar, tenemos el mar territorial de 12 millas, en el cual se incluye la columna de agua, el suelo y subsuelo y el espacio aéreo, donde se reconoce el derecho de paso inocente a favor de terceros;
- La zona económica exclusiva, la cual se extiende más allá del mar territorial, hasta las 200 millas, y comprende solo la columna de agua, donde se reconoce las libertades de navegación y sobrevuelo;
- La plataforma continental, que se inicia fuera del mar territorial y comprende el suelo y subsuelo marino, hasta el pie del talud de su zócalo continental o las 200 millas, donde se reconoce la libertad de tendido de cables y tuberías submarinas;



- La alta mar, que está fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños a partir de las 200 millas, y comprende las aguas oceánicas, donde se aplican todas las libertades del mar; y
- La zona o fondos marinos, situada más allá de la jurisdicción de los Estados ribereños, declarado patrimonio común de la humanidad.

El ambiente marino y los recursos naturales

Los artículos 66 al 68 de la Constitución establecen que los recursos renovables y no renovables son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano de su aprovechamiento y promueve el uso sostenible de los recursos naturales y la conservación de la diversidad biológica.

Estos principios constitucionales están plenamente protegidos por las disposiciones de la Convención del Mar, en diferentes capítulos y normas específicas que guardan su espíritu. La Convención dispone que el Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, para lo cual determinará soberanamente la capacidad de captura y dará acceso a otros Estados sobre los excedentes por él definidos, cuando no tenga capacidad propia de explotarlos; sin embargo, esto se sujetará plenamente a las reglas que para tal fin fije el Estado ribereño, entre las cuales se incluyen diversas técnicas de protección. Sin embargo, esta obligación es inaplicable en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de determinados recursos vivos, como el caso de la anchoveta en el Perú.

Es importante señalar que los derechos soberanos no pueden ser sometidos a ninguna controversia internacional, al igual que las facultades discrecionales relacionadas con la captura permisible, capacidad de explotación, asignación de excedentes, modalidades y demás condiciones establecidas por sus leyes y reglamentos.

Los derechos soberanos sobre los *recursos no vivos* son de carácter exclusivo; es decir, que si el Estado ribereño no explota los recursos naturales de la plataforma continental, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento del propio Estado ribereño.

La Convención establece la obligación fundamental de los Estados de proteger y preservar el medio marino, así como de cooperar regional y global-

"Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

mente en la formulación de normas para este fin. Por lo tanto, es deber del Estado de bandera de una nave exigir el cumplimiento de las reglas para el control de la contaminación desde embarcaciones, sin importar el lugar donde se encuentre la nave. Para lo cual, el Estado del puerto tiene la facultad de exigir los estándares internacionales. Además, el Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos tiene facultades discrecionales para evaluar los riesgos de impacto ambiental y actuar en consecuencia para evitar daños ambientales que surjan a raíz de la actividad minera.

Los Estados también son pasibles de ir a juicio por los daños que sean causados por sus empresas o contratistas bajo su bandera. Otro aspecto de gran importancia en el manejo del medio ambiente marino es la investigación científica. Para ello, la Convención del mar establece que todos los Estados tienen derechos y deben fomentar la investigación científica, únicamente con fines pacíficos, mediante una efectiva cooperación internacional, pero con el debido respeto a la soberanía de los Estados ribereños y con el espíritu de alcanzar beneficios mutuos. E tal sentido, los Estados ribereños dictarán sus propias normas que regulan la investigación dentro de sus espacios marítimos y la obligatoriedad de terceros de compartir los resultados. Asimismo, existe una serie de normas que obliga a la transferencia de tecnología marina en los diversos campos de la actividad marítima.

Conclusiones

- Es inaudito que el Perú, nación marítima por excelencia, pueda mantenerse al margen de la Convemar, la cual se ha constituido, gracias a los 163 Estados Parte que la conforman, como un instrumento universal, considerado como la Constitución de los mares que regula todos los aspectos de propiedad y diversos usos de los océanos, ya que establece un equilibrio entre los diferentes intereses presentes en la utilización del medio marino,

en especial para la protección de los recursos económicos del Estado costero mediante beneficios derivados de la mayor seguridad jurídica que implica la aplicación de sus disposiciones. La Tesis de las 200 millas que el Perú reclamó desde 1947, nunca tuvo la intención de extender el espacio conocido como "mar territorial"; la demanda de su espíritu estuvo signada por la defensa de los recursos naturales que se generan en el mar adyacente a sus costas, así como las riquezas del suelo y subsuelo marino; situación que hace del "Mar de Grau" uno de los más ricos y productivos del mundo y un ámbito privilegiado por la dimensión de sus reservas pesqueras, fuente de recursos importante en nuestra economía nacional. La globalidad de la Convención no significa que en ella se encuentre respuesta última a todos los conflictos que pueda plantear la utilización del espacio marino; su propósito es establecer un equilibrio de intereses, mediante un régimen de reparto jurisdiccional y utilización de los mares aceptable para el conjunto de todos los Estados. Un ejemplo de la dimensión ética de la Convemar es el tratamiento de patrimonio común de la humanidad a la "zona"; es decir, los fondos marinos de alta mar.

> "Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

- La asignación de nuestros excedentes pesqueros dentro de la denominada zona económica exclusiva, no es una práctica nueva para el Perú, ya que en el pasado, por el interés nacional, se ha permitido la operación de diversas flotas pesqueras (cubana, rusa, japonesa, coreana, española y otras); más bien, mediante una norma de carácter universal la Convemar regula y reconoce la legítima y soberana administración de los recursos por parte del Estado ribereño hasta las 200 millas. La pendiente delimitación marítima del "Mar de Grau" con Chile, sometida ante la Corte Internacional de Justicia, está fortalecida por las disposiciones emanadas de la Convemar, las mismas que permitirán iniciar el establecimiento de los nuevos espacios marítimos, conceptualmente diferentes a la zona marítima de 200 millas. Las normas internas e internacionales que transitoria-

mente han sido aplicadas desde 1947, hacen referencia a diferentes formas de medir la extensión de nuestro dominio marítimo, pero han sido superadas por métodos justos y equitativos, los cuales son aplicados universalmente para trazar los diferentes límites exteriores hasta las 200 millas; igualmente, se han definido criterios de equidistancia y un principio de equidad para definir las fronteras marítimas con los países vecinos.

- Finalmente, se ha demostrado que no es necesario ni conveniente modificar la Constitución Política del Perú, ya que la expresión de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial. Además, como afirma el internacionalista Ulloa, "resulta claramente que la naturaleza, el fundamento y el ejercicio de la soberanía sobre el territorio marítimo, son enteramente distintos del territorio terrestre".

Referencias

1. Brousset Barrios, Jorge. "Los Intereses Marítimos del Perú. Una visión Resumida", en: Agenda Internacional, Año V N° 11, IDEI, Lima, 1998.
2. Gamarra Elías, Carlos. *Trabajos sobre conceptos para el estudio de la Realidad.*
3. Oficina de Asuntos Jurídicos, División de los Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la ONU.



El Océano Pacífico y el Hombre en el Perú:
Doce mil años de historia



OSCAR PRIETO BURMESTER
Ph. D Candidate
Department of Antropology
Yale University



A 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico por los aventureros españoles, cabe reflexionar el uso que le hemos dado a tan importante recurso que baña nuestras costas de extremo a extremo. Y es que si bien es cierto hoy celebramos cinco siglos del "descubrimiento" del no tan pacífico océano, este ya había sido descubierto, estudiado y explotado por las civilizaciones que se desarrollaron a lo largo de las costas del continente americano, por lo menos desde hace unos doce mil años.

Podríamos asegurar que incluso el poblamiento mismo del continente americano está asociado directamente con el Océano Pacífico. Las teorías del poblamiento de esta parte del globo coinciden en señalar que en el extremo norte, a través del estrecho de Bering, los primeros pobladores bordearon las costas del Océano Pacífico, y, debido al congelamiento de ese sector, poblaciones de cazadores–pescadores lograron cruzar del Asia en dirección a lo que es hoy América del Norte (Canadá y Estados Unidos). Por otro lado, recientes investigaciones sugieren que otro grupo de migrantes entraron al continente americano desde la Patagonia por medio de embarcaciones que también usaron al Océano Pacífico como medio para llegar a nuevas tierras. Cualesquiera que hayan sido las causas del poblamiento de América (probablemente la

combinación de varios factores), lo cierto es que el océano y sus costas cumplieron un rol esencial para la adaptación, desarrollo y consolidación de una de las civilizaciones más fascinantes del mundo antiguo: la Civilización Andina.



Complejo Arqueológico del periodo inicial de Las Aldas al sur del valle de Casma.

Y cuando me refiero a la Civilización Andina implica no solo las sociedades que se desarrollaron en las cumbres y valles de la sierra, sino también a las numerosas poblaciones de la selva peruana y las sociedades de la costa del Perú, dado que los Andes nacen en el Océano Pacífico y forman también parte de la selva y llanura amazónica del Perú.



Zona Doméstica del sitio del periodo inicial Gramalote, costa del valle de Moche.

En el caso de la costa, y especialmente del litoral peruano, existen miles de asentamientos arqueológicos, los cuales van desde simples campamentos estacionales de recolectores y aldeas de pescadores, hasta complejos centros ceremoniales de carácter monumental. Dado que el mar peruano, enriquecido por la corriente de Humboldt, ha sido una fuente inagotable de recursos alimenticios, permitió el sustento y desarrollo de muchas sociedades a lo largo de la historia prehispánica.

Descubriendo las costas y explotando los recursos marinos

(10000 – 3500 años antes de Cristo)

Gran parte del litoral por donde caminaron los primeros pobladores de la costa peruana se encuentra actualmente sumergida en el océano (Richardson, 1981). Sin embargo, en algunos sectores de la costa esta se ha mantenido

(con algunas variaciones) tal como hace diez mil años antes de Cristo, permitiendo a los científicos registrar e identificar el modo de vida de aquellos primeros pobladores. Al parecer, los pobladores tempranos de las costas del extremo sur del Perú se dedicaron a una actividad económica mixta, asociada al aprovechamiento de los recursos marinos y la cacería en las punas de la sierra inmediata. Este patrón trashumante generaba que dichos grupos se desplacen constantemente entre la costa del Océano Pacífico y las punas de los Andes, generando un proceso de familiarización de su geografía, paisaje y ecosistemas. Los trabajos que se han realizado en la costa sur del Perú, han permitido identificar a una cultura de cazadores-pescadores que aprovecharon los recursos marinos del Océano Pacífico de una forma sistemática. En el sitio de quebrada Tacahuay, ubicado a unos 15 km al sur de Ilo, con una antigüedad promedio de 8.500 años antes de Cristo, se registró evidencia del procesamiento de carne de aves marinas, especialmente del guanay cormorán *(Phalacrocorax bougainvillii)* (deFrance 2005). Este sitio pareció ser una estación en la que el hombre prehispánico procesaba la carne de aves marinas, desmembrando las partes no comestibles y utilizando las partes con mayor carne para el consumo humano. Al parecer, hubo varios métodos para cazar las aves, predominando posiblemente el uso de redes y proyectiles de piedra arrojadas con boleadoras hechas de fibras vegetales. Quebrada Tacahuay debió ser uno de varios campamentos utilizados por los hombres tempranos de esta parte del territorio nacional.

No solo las aves fueron objeto de explotación marina durante esta fase tan temprana de la historia de la civilización andina. En sitios cercanos, como "El Anillo", ubicado inmediatamente al norte de quebrada Tacahuay, se hallaron densos conchales en los que se registraron diversos tipos de moluscos, peces y mamíferos marinos (Sandweiss et al. 1998). Del mismo modo, en el sitio de quebrada de los Burros, recientemente Danielle Lavalle ha registrado un extenso campamento que fue usado por varios miles de años para la explotación de los recursos marinos y de la fauna y flora del sistema de vegetación de Lomas, ubicada en las cercanías del campamento. Este sitio ubicado también en la costa sur del Perú, permitió además determinar que dichos pobladores tempranos se dedicaron a la pesca y cacería, así como al procesamiento de implementos de pesca a partir de los huesos de aves y mamíferos marinos.

Para el caso de la costa central, se sabe, gracias a los trabajos de Frederic Engel y Edward Lanning (1965), que grupos de cazadores-recolectores-pescadores ubicados en la zona de la bahía de Paracas (Ica) y al norte de Lima (en la zona de Ancón y Ventanilla), desarrollaron un patrón de trashumancia desde los

"se puede concluir que la etapa comprendida entre el diez mil antes de Cristo y el tres mil quinientos antes de Cristo, fue una etapa de experimentación y familiarización con el medio ambiente y sus patrones climáticos, biológicos e incluso sociales".

cerros con vegetación de Lomas, punas hasta la orilla del Océano Pacífico, donde se explotaron múltiples recursos marinos depositados posteriormente en los basurales y conchales (Lanning, 1965; Engel, 1966).

En la costa norte del Perú se ha registrado evidencia de la explotación marina en los asentamientos ubicados en las quebradas secas de las primeras estribaciones andinas. El avance del mar y, consecuentemente, la desaparición de sitios cercanos al litoral costero de hace diez mil años antes de Cristo, impide en esta zona de la costa peruana poder estudiar los asentamientos de sus primeros pobladores. Sin embargo, el hallazgo de huesos de especies de peces como la corvina y restos de moluscos en los campamentos de la sociedad paijanense, indican que el Océano Pacífico fue objeto de explotación y fuente de alimento, como se ha confirmado en la zona del extremo sur del Perú (Chauchat, 2006).

En general, se puede concluir que la etapa comprendida entre el diez mil antes de Cristo y el tres mil quinientos antes de Cristo, fue una etapa de experimentación y familiarización con el medio ambiente y sus patrones climáticos, biológicos e incluso sociales, la cual aún requiere de mayor estudio para comprender a cabalidad los procesos por los cuales los primeros pobladores del actual territorio nacional se adaptaron al mar peruano y a su explotación sistemática. Los escasos datos disponibles sugieren que estas sociedades no dependieron al 100% del mar y que efectuaban una economía mixta en la que se combinaba caza y recolección de productos terrestres, sin una dependencia marcada de un recurso en particular. Los pocos sitios documentados de esta etapa tan temprana sugieren que dichos asentamientos fueron utilizados de una forma estacional, posiblemente en la temporada de verano, que es cuando prolifera la abundancia de pescado cerca de la orilla del mar, así como los moluscos y crustáceos. Del mismo modo, el clima es más favorable en verano y permite una estancia agradable en la costa. El uso estacional de los asentamientos tempranos de la costa del Perú (probablemente en verano) podría explicar entonces la explotación en abundancia de especies marinas y el paulatino proceso por el cual los antiguos habitantes de esta parte del territorio comenzaron a identificarse con el mar.

Desarrollando la tecnología de pesca, embarcaciones y el inicio de la religión marina

(3500 – 200 años antes de Cristo)

Hacia el 3500 antes de Cristo, en varios puntos del territorio nacional se dio un cambio dramático en la forma de vida de las sociedades prehispánicas (Burger, 1992). Estos cambios se manifestaron en el inicio de las construcciones de tipo monumental (plataformas, pirámides), las cuales fueron levantadas por sociedades organizadas, con un grado de complejidad superior. Un cambio notable entre las sociedades que se desarrollaron entre el 3500 y el 200 antes de Cristo y las precedentes es que las primeras se establecieron permanentemente en un espacio determinado. Esto propició que pudieran explorar y explotar de una forma más sistemática sus recursos naturales inmediatos, generando una suerte de "especialización" en ciertos productos y medio ambientes. En el caso específico de la costa peruana, un ejemplo claro de este proceso es el sitio de El Paraiso, en valle del Chillon, al norte de Lima. Este enorme asentamiento que viene siendo investigado desde la década de 1950 (Stumer, 1954; Engel, 1966; Quilter, 1985) y que ha sido recientemente afectado por el avance urbano de Lima, es uno de los mejores ejemplos de arquitectura monumental del periodo Preceramico. Sin embargo, son las investigaciones arqueológicas efectuadas por el Dr. Jeffrey Quilter las que nos han dado luces sobre la economía y modo de vida de los pobladores que habitaron este enorme complejo de pirámides y zonas residenciales. En los basurales que formaron las poblaciones de El Paraiso, se halló evidencia de una economía mixta basada en la explotación primaria de productos marinos, complementados con productos del valle y del sistema de vegetación de Lomas (Quilter y Stocker, 1983). Esto significó que sus pobladores se especializaron en las actividades marítimas, enfatizando la pesca y recolección de mariscos. Del mismo modo, el uso de importantes recursos como los mamíferos marinos (especialmente los lobos marinos) y las aves marinas, permitió contar con alimentos ricos en proteínas y prestos para producir huevos, aceites, pieles y plumas.

Los trabajos que se vienen realizando en el valle de Supe, y específicamente en los sitios de Caral (ubicado en el valle medio) y el del Áspero (ubicado frente al mar), indican que hacia el 3500 antes de Cristo, el sitio de El Paraíso no estaba solo, y que por el contrario existían múltiples manifestaciones de complejidad social a lo largo de la costa peruana. Caral y Áspero son otro claro ejemplo de manifestaciones sociales complejas en las que una comunidad o

sociedad organizada elaboró plazas, pirámides escalonadas y complejos arquitectónicos para realizar ceremonias y festividades religiosas. Esto quiere decir que los actos religiosos y los rituales comenzaron a definirse e institucionalizarse en espacios arquitectónicos cada vez más elaborados. Aunque se ha propuesto para este periodo el origen del estado y la ciudad (Shady, 2006) nosotros nos inclinamos más por creer que se trata en realidad de complejas manifestaciones sociales en las que la religión tuvo un rol central y decisivo para agrupar a las poblaciones locales (Burger, 1992 y 2009). En ese contexto, el mar jugó aparentemente un rol crucial en el ámbito económico.

Desde la década de 1970, se propuso que los recursos marinos propiciaron la emergencia de la complejidad social en la costa peruana (Moseley, 1975), en vez de la tradicional agricultura, como se había sugerido para otras partes del mundo (Trigger, 2003). Esta propuesta sugería que la abundancia de los recursos del mar peruano permitieron a las sociedades complejas del periodo Precerámico (3500 – 1800 antes de Cristo) acumular excedentes productivos que a su vez generaron la acumulación de riqueza por parte de ciertos líderes en las comunidades.

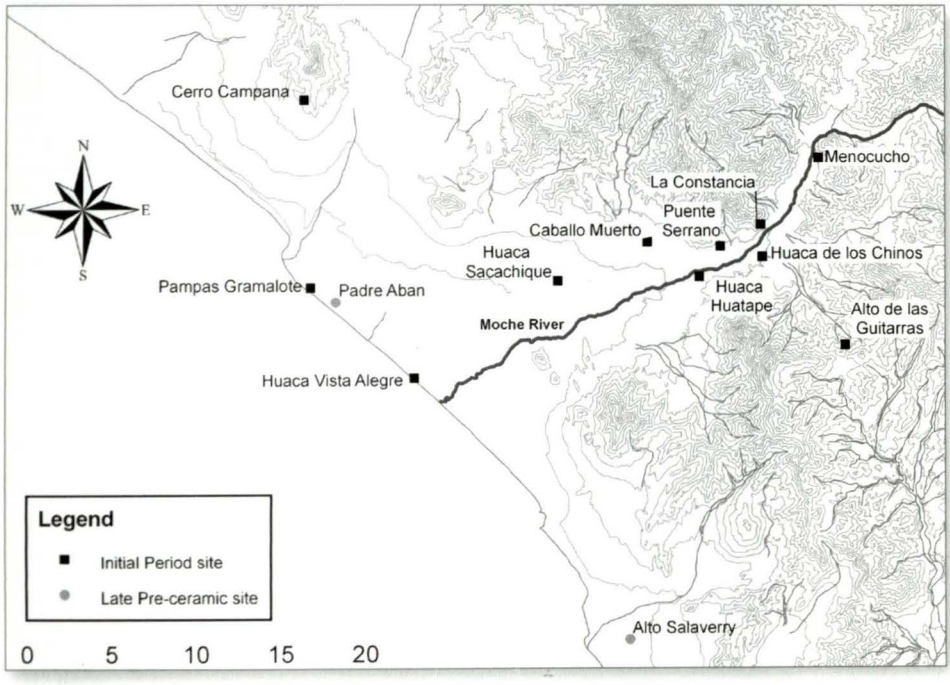


El Aspero, un sitio ceremonial del periodo Precerámico del valle de Supe.

Bajo esta perspectiva, Michael Moseley, quien propuso esta idea, innovaba las ciencias antropológicas al establecer una nueva forma de emergencia de sociedades complejas en base a la explotación los productos marinos, especialmente los abundantes cardúmenes de anchovetas y sardinas existentes en el mar peruano. Es interesante contextualizar la propuesta de Moseley desde dos ángulos: uno teórico y otro circunstancial. En 1970, Robert Carneiro había publicado su famoso artículo en la revista Science sobre "A Theory of the Origin of Ancient States", en la cual proponía que la emergencia de las formas complejas de organización social se debían al efecto del *"environmental circumscription"* (circunscripción ambiental), debido a la falta de tierras de cultivo; es decir, que sobrepasaban el *"carrying capacity"* (capacidad productiva o de carga), producto de las crecientes tasas demográficas que causaban estrés en la producción de estas áreas. La presión ejercida sobre los recursos y su correcto manejo, trajo consigo la emergencia de las primeras formas complejas de organización social (Carneiro, 1970: 169). Bajo esta perspectiva, Moseley (1975: 57) enfatizó que la presión demográfica (Meadors and Benfer, 2009: 120) (en vez de las causas climáticas propuestas por Lanning en 1965) causó el agotamiento de los recursos de lomas, forzando a las poblaciones a buscar fuentes de aprovisionamiento más estables y que demanden una mínima inversión de esfuerzo y tiempo. Bajo su perspectiva, fue la abundancia de recursos marinos lo que propició el cambio de una dependencia de lomas a una economía basada en la especialización de la pesca. Así, la creciente población costeña pudo encontrar una buena fuente de aprovisionamiento en los productos marinos. La abundancia de recursos permitió el desarrollo de los primeros excedentes productivos, y con ello el surgimiento de líderes políticos, la construcción de arquitectura monumental, etc. En este proceso, la presión sobre los recursos era uno de los fundamentos de Moseley, por lo que es evidente la influencia de Carneiro y su propuesta teórica. Desde el punto de vista circunstancial, Moseley desarrolla su idea durante el *boom* de la pesca industrial en el Perú. Durante la década del 60 y 70, el Perú se convirtió en uno de los primeros productores mundiales de harina y aceite de pescado obtenido de la pesca indiscriminada de la anchoveta y la sardina, dos especies críticas para el mantenimiento de las cadenas tróficas en esta parte del Océano Pacífico. Los índices más altos de pesca se registraron en la zona comprendida entre los valles de Supe, al sur, y Virú, al norte. Coincidentemente, en la propuesta de Moseley esa misma zona fue donde surgió la complejidad social y el inicio de la arquitectura monumental que señalaba procesos de organización más complejos que el de una simple banda, y más bien se hablaba de grupos asociados a la emergencia de cacicazgos y estados prístinos (Feldman, 1980).

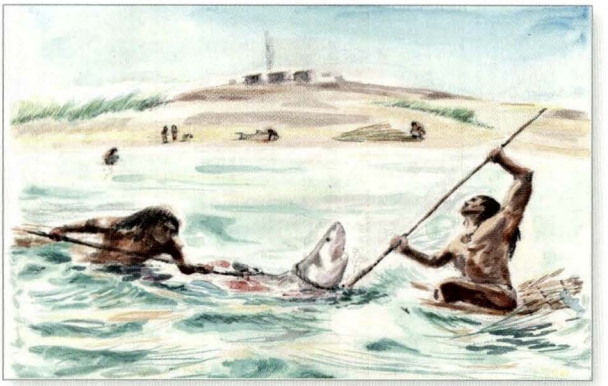
En términos generales, es para este periodo donde tenemos la mayor diversidad de aparejos de pesca e implementos asociados que se han conservado en los contextos arqueológicos, los cuales suman anzuelos, arpones, redes y posiblemente los primeros indicios del uso de embarcaciones pequeñas para actividades marinas extractivas.

Es en un sitio ligeramente más reciente, ubicado en las costas del valle de Moche, donde hemos registrado indicio del uso de las primeras embarcaciones de totora de las costas del Perú. Se trata del sitio de Gramalote, ubicado en el poblado de Huanchaquito, al sur del balneario y antiguo puerto de Huanchaco. En ese lugar, nuestras investigaciones han logrado definir la actividad doméstica y productiva de una antigua comunidad de pescadores, fechada entre el 1550 y 1250 antes de Cristo. Este sitio pertenece al periodo conocido como "Periodo Inicial", porque a partir de ese momento (aproximadamente) las sociedades prehispánicas comienzan a producir y utilizar la cerámica. Gramalote es contemporáneo con otros asentamientos de pescadores y agricultores, así como centros monumentales en otras partes del valle de Moche. Este sitio fue excavado en la década de 1970 y posteriormente en 1987 y 2005, pero es con nuestros trabajos que por primera vez fuimos capaces de observar en su



Mapa de los sitios del periodo inicial del valle de Moche.

extensión la complejidad y dinamismo del sitio (Pozorski y Pozorski, 1979; Velásquez, 1987; Briceño y Billman, 2008).



Recreación de la pesca de tiburones por los pescadores del sitio de Gramalote.

Se ha logrado determinar que la comunidad de pescadores de Gramalote tuvo una extensión de 2.5 hectáreas y que esta estuvo conformada de casas de piedra, las cuales estaban separadas por espacios públicos, en los que se realizaban actividades productivas asociadas al procesamiento de recursos marinos. En algunos sectores abiertos (es decir, sin arquitectura doméstica) se han hallado gran cantidad de valvas de almejas y acumulaciones de choros, los cuales fueron abiertos con herramientas de piedra o hueso para extraer su carne. En otros sectores se hallaron restos descartados de huesos de aves, como si se tratase de un área especial para desplumar, cortar y filetear carne de estas aves. Pero lo que más ha sorprendido de este sitio, es que casi el 50% de su dieta estuvo basada en carne de tiburón azul *(Prionace glauca)*. Las excavaciones en Gramalote han registrado más de 21.000 restos de vértebras y dientes de este tiburón, los cuales, en base a las estimaciones hechas con dichos restos, debieron tener una longitud de aproximadamente 1.8 a 2.5 metros y un peso bruto de 150 a 200 kilos cada uno.

Datos actuales del IMARPE indican que uno de los puertos con mayor desembarco de tiburón azul en el Perú es Pucusana, al sur de Lima, y Salaverry, al sur de Trujillo (Romero y Bustamante, 2007). Esta especie, junto con otras de tiburones, son vendidas luego en los mercados pesqueros de manera furtiva como carne de tollo (*Mustelus sp.*), un tiburón pequeño que tradicionalmente se come en las costas del Perú por el agradable sabor de su carne. Esto quiere decir que al menos esta especie de tiburón no es de aguas calientes, y que más bien abunda en la costa peruana.

Durante la vigencia de Gramalote (1550 a.C.), los tiburones debieron proliferar en zonas cercanas a las costas, siendo fácilmente alcanzados por los pescadores. La caza de estos enormes escualos debió implicar necesariamente el uso de algún tipo de embarcación para poder capturarlos, dado el riesgo de

mordeduras al momento que los tiburones se defendían, y también su posterior transporte a tierra. En este contexto, el uso del caballito de totora o alguna embarcación parecida debió destinarse a capturar efectivamente y sin riesgo a los tiburones. Es posible que dichas embarcaciones hayan sido más grandes que las actuales, posiblemente similares a las que fueron representadas en la cerámica Moche algunos milenios después.



Caballito de Totora del período Moche, costa norte del Perú. Cortesía del Museo Rafael Larco Herrera, Lima, Perú.



Anzuelos de hueso de Gramalote.

Posiblemente, los primeros caballitos de totora debieron ser embarcaciones de tres cuerpos, siendo los cuerpos laterales más pequeños que el cuerpo central, funcionando como mecanismos estabilizadores, tipo catamarán. Esto debió permitir mayor dominio en el agua al momento de tener que lidiar con un tiburón de 200 kilos de peso y con una fuerza superior a la humana. Así, es posible también que dichas embarcaciones debieran tener capacidad para dos personas, haciendo más fácil el trabajo de la pesca de los tiburones. Si bien es cierto que no se han hallado estas embarcaciones de totora en el sitio de Gramalote, sí se han recuperado sogas similares a las actuales, denominadas "guanganas" y "quiranas", que son dos tipos de soguillas usadas para amarrar los atados de totora que conforman las embarcaciones. Por otro lado, la mayoría de los cuerpos masculinos de humanos adultos hallados en el sitio presentan indicadores de intensa actividad con los brazos y pectoral. Este patrón físico se asimila al que se observa en los pescadores actuales que usan caballitos de totora.

El desarrollo y proliferación en el uso de las embarcaciones abrió una nueva frontera para los habitantes de la costa peruana y permitió la aproximación hacia las islas adyacentes y a un conjunto de especies marinas que antes no podían ser explotadas por falta de la tecnología apropiada.

Los pescadores de Gramalote también se dedicaron a pescar corvinas, rayas, cocos, lornas, tollos y otras 15 especies, las cuales se capturaron utilizando redes de fibra de algodón y anzuelos tallados de hueso.



Ofrenda ceremonial hallada en el sitio de Gramalote conformada por valvas de choros, colmillos de lobos marinos y huesos de aves.

Otro aspecto importante de Gramalote es que se registraron un conjunto de ofrendas rituales enterradas o depositadas dentro de las viviendas del sitio. Estas ofrendas estuvieron conformadas por valvas de almejas, colmillos de lobo marino, dientes de tiburón e incluso fósiles. En algunos casos se incluyeron pescados completos junto a huesos de aves, entre ellas halcones, águilas y cóndores.

Estas ofrendas dedicadas probablemente en el contexto de rituales domésticos familiares enfatizan algunos de los productos más importantes de la economía del sitio de Gramalote, y subsecuentemente es posible plantear que dichos rituales hayan estado orientados a garantizar la continuidad y productividad de dichos recursos. Es decir, que las sociedades andinas de la costa peruana comenzaron a utilizar los recursos marinos y el mar no solo como una fuente de alimentos sino como un ente sagrado, generador de vida y bienestar. Esta ritualizacion marina debió estar íntimamente ligada al ciclo biológico de ciertas especies y las condiciones medioambientales.

Institucionalizando la Religión Marina: Importancia del Mar en la Ideología Andina

(200 antes de Cristo – 1532 después de Cristo)

Si los dos periodos previos fueron de experimentación, sistematización y explotación sostenida de los recursos marinos, esta etapa que abarca más de 1700 años fue un periodo en el que el mar no solo cumplió un rol económico y social, sino que muchas de las religiones de la costa (si no todas) observaron su ideología en torno a aspectos o elementos marinos. Esto es cierto para la sociedad Moche en el norte, Lima en el centro y Nasca al sur. Las representa-

ciones plásticas de estas tres sociedades muestran claramente cómo el mar fue parte integral de su ideología y narrativa religiosa. En el caso de Moche es bastante evidente al representarse balsas de diversos tamaños y formas, las cuales fueron utilizadas aparentemente para temas religiosos y ceremoniales. En las botellas de cerámica estilo Moche IV se pintaron grandes embarcaciones de totora, las cuales eran utilizadas para llegar hasta las islas guaneras para hacer sacrificios y también para explotar el guano y otros recursos de esa zona. Estas balsas de totora debieron ser muy similares a las que los pescadores actuales de Huanchaco utilizan en la festividad de San Pedro hacia finales de junio. La influencia del mar no solo se deja sentir en el arte mueble, sino que en los templos se representaron a pescadores, sus embarcaciones, olas y otros recursos marinos. Del mismo modo, los Nasca representaron en sus extensos geoglifos figuras de especies marinas como peces, ballenas y aves.



Balsa de totora contemporánea utilizada por los pescadores de Huanchaco en las festividades de San Pedro y San Pablo.



Pescadores con red tipo chinchorro en los relieves de Huaca de la Luna, valle de Moche. Cortesía del Proyecto Arqueológico Huaca de la Luna.

De hecho, el origen de varios estados y sus dinastías están ligados al mar como fuente de procedencia. El caso más emblemático es el de Tacaynamo para las costas del valle de Moche o Naymlap para las costas de Lambayeque. Según ambas leyendas, dichos personajes llegaron del mar con grandes balsas y sus séquitos para fundar e instaurar la cultura y la civilización. ¿Qué tan ciertos y antiguos son estos mitos? Eso es algo que no podemos contestar, pero indican claramente la intención de sacralizar y divinizar al mar. En la costa central, numerosos mitos refieren al mar y su rol en la ideología andina (Rostworowski, 2004).

Quizá es por esta razón que hacia el final de la era prehispánica, dos de los asentamientos costeños más grandes e importantes del mundo andino fueron

construidos frente al mar: Pachacamac, al sur de Lima, y Chan Chan, al norte de Trujillo. En estas ciudades sagradas el mar fue el centro y destino de su ideología y posiblemente direccionó la historia y dinámica de sus habitantes. Esto se materializa en los abundantes murales y relieves que muestran elementos marinos prolijamente diseñados. Hacia el final de la secuencia cultural, la llegada de los Incas propició, más que un reemplazo de culto, la adopción del mar y sus 10.000 años de historia y religión en el sistema religioso Inca, llamándole "Mama Cocha" o madre de todas las aguas de los Andes. Este proceso de sacralización del mar, no impidió que se sigan desarrollando las artes de la pesca y sobre todo de la navegación. De hecho se sabe que para el periodo Intermedio Tardío e Inca (1100 – 1532 después de Cristo) los Chincha, Chancay y Chimú habían desarrollado grandes balsas de madera que podían llegar hasta el Ecuador y quizá más al norte, adonde llegaban para intercambiar mercancías, especialmente la afamada y exótica concha *Spondylus*. El mar entonces fue el medio por el cual las sociedades andinas y las más norteñas entraron en contacto directo a través de un incipiente comercio marítimo (Rostworowski, 2004).



Escenificación teatral del arribo de Tacaynamo a las costas del valle de Moche.

De hecho, el primer contacto entre españoles y andinos se produjo en el mar, cuando los ibéricos interceptaron una de las balsas que posiblemente venían desde Chincha hacia el Ecuador para intercambiar productos.

El legado prehispánico marino hoy: las comunidades de pescadores contemporáneas

Nuestra rica historia marina no se pierde con la llegada de los españoles. En otra ocasión (Prieto, 2011) hemos demostrado el complejo sistema por medio del cual los españoles adaptaron las creencias locales costeñas a los santos e iconos católicos que más se ajustaban a la realidad indígena. En la mayoría de los casos, esta mixtura de creencias ha quedado grabada en las festividades religiosas cristianas contemporáneas, y su estudio puede aproximarnos a las antiguas creencias prehispánicas costeñas (Prieto, 2011).



Caballito de totora contemporáneo en la playa de Huanchaco, valle de Moche. Cortesia Elias Rodrich Calderón.

Hoy en día, muchas comunidades de pescadores de la costa peruana aún guardan en una palabra, en un implemento, en una embarcación, parte de un legado que se inició hace casi 10.000 años, cuando los primeros pobladores llegaron a esta parte del continente. Una de esas comunidades es Huanchaco, donde sus pescadores aún mantienen sus apellidos y el uso del caballito de totora. Sin embargo, es su modo de vida y la forma en la que ven el mundo lo que ha cautivado a antropólogos y sociólogos. En ese conocimiento ancestral que se usa la luna y las estrellas para predecir mareas, o la presencia de un ave o la forma en la que vuela para predecir una buena o mala pesca, están los últimos rezagos de una tradición milenaria que supo explotar sostenibleme su medio ambiente marino y que vivió en armonía con sus especies, al punto de divinizarlas y sacralizar el espacio marítimo en el que se desarrollaron.

Bibliografía

- Briceño, Jesús y Brian Billman (2008). "Gramalote y el Periodo Inicial en el Valle de Moche. Nuevos Datos de un viejo sitio de pescadores". Revista del Museo de Arqueología, Antropología e Historia de la Universidad Nacional de Trujillo. Nro. 10. Pp. 175-208. Facultad de Ciencias Sociales. Trujillo, Perú.
- Burger, Richard (2009). *Los Fundamentos sociales de la arquitectura monumental del Periodo Inicial en el valle de Lurín*. In: Arqueología del Periodo Formativo en la Cuenca Baja de Lurín. Richard L. Burger and Krzysztof Makowski, editors, pp. 17-36. Colección Valle de Pachacamac, Volumen 1, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Burger, Richard (1992). *Chavin and the Origins of Andean Civilization*. Thames and Hudson Ltd., London.
- Carneiro, Robert (1970). *A Theory of the Origin of the State*. Science, New Series, Vol. 169, No. 3947 (Aug. 21, 1970): 733-738.
- Chaucat, Claude (2006). *Prehistoria de la costa norte del Perú: El Paijanense de Cupisnique*. Con la colaboración de Elizabeth Wing. Traducción de Santiago Uceda. Instituto Francés de Estudios Andinos.
- DeFrance, Susan (2005). "Late Pleistocene marine birds from southern Peru: distinguishing human capture from El Niño-induced windfall". Journal of Archaeological Science 32: 1131-1146.
- Engel, Frederick (1966). "Le Complexe Preceramique d' El Paraiso". Journal de la Societe des Americanistes 55(1): 43-96.
- Feldman, Robert (1980). *Aspero, Peru: Architecture, Subistence Economy and Other Artifacts of a Preceramic Maritime Chiefdom*. Ph.D. Thesis. Anthropology Department, Harvard University. Cambridge, Massachussets.
- Lanning, Edward (1965). "Early Man in South America". Scientific American 213 (4): 68-76.
- Meador, Sara and Benfer, Robert (2009). *Adaptaciones de la Dieta Humana a nuevos problemas y oportunidades en la Costa Central del Perú*. In: Arqueología del Periodo Formativo en la Cuenca Baja de Lurín. Richard L. Burger and Krzysztof Makowski, editors, pp. 119-159. Colección Valle de Pachacamac, Volumen 1, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Moseley, Michael (1975). *The Maritime Foundations of Andean Civilization*. Cummings Archaeology

Series, C.C. Lamberg-Karlovsky and Jeremy A. Sabloff, editors. Harvard University.

- Pozorski, Sheila y Pozorski, Thomas (1979). "An Early Subsistence Exchange System in the Moche Valley, Peru". Journal of Field Archeology, Vol. 6, No. 4, pp. 413-432. Boston University.
- Prieto, Gabriel (2011). "Las Fiestas Anuales y Quinquenales de la Virgen Candelaria del Socorro de Huanchaco: expresión religiosa de los Pescadores de la Costa Norte del Perú". Arqueología y Sociedad 23: 193- 222.
- Quilter, Jeffrey (1985). "Architecture and Chronology at El Paraiso". Journal of Field Archaeology 12(3): 279-297.
- Quilter, Jeffrey y Stocker, Terry (1983). "Subsistence Economies and the Origins of Andean Complex Societies". American Anthropologist Vol. 85, No. 3: 545-562.
- Richardson, James (1981). "Modeling the development of sedentary maritime economies on the coast of Peru: A preliminary statement". Annals of Carnegie Museum 50: 139-150.
- Romero, Miguel y Bustamante, Manuel (2007). *Estudio de Tiburones con fines de conservación y uso sostenible.* Lima: IMARPE.
- Rostworowski, María (2004). *Costa peruana prehispánica.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos (IEP).
- Sandweiss, Daniel; McInnis, Heather; Burger, Richard; Cano, Asunción; Ojeda, Bernardino; Paredes, Rolando; Sandweiss María del Carmen y D. Glascock, Michael (1998). "Quebrada Jaguay: Early South American Maritime Adaptations". Science 281 (5384): 1830-1832.
- Shady, Ruth (2006). "America's First City? The Case of Late Archaic Caral". In: e. William Isbell and Helaine Silverman, *Andean Archaeology III. North and South* (pp. 28-66). Springer.
- Stumer, Louis (1954). "The Chillon Valley of Peru. Excavation and Reconnonnaissance 1952-1953". Archaeology 7: 171-178; 220-228.
- Trigger, Bruce (2003). "Understanding Early Civilizations. A comparative study". Cambridge University Press.
- Velásquez, P. (1987). *Recursos Marinos y Vegetales Durante el Formativo Temprano en el Sitio de Gramalote, Sector Huanchaquito: Valle de Moche. Unpublished Licenciate Thesis, National University of Trujillo.* Trujillo, Perú.



El Océano Pacífico y su Patrimonio Cultural Subacuático

El caso de Perú



Magíster en Arqueología Marítima
CARLOS AUSEJO CASTILLO



Introducción

Los océanos y mares de nuestro planeta, desde finales de la última glaciación hasta la actualidad, han sido considerados como las grandes autopistas utilizadas por el hombre, a través de las cuales se transportaron personas y mercancías a lo largo de la historia. Por otro lado, la abundancia de recursos disponibles en el mar y sus costas fue un atractivo desde tiempos muy tempranos. A lo largo del tiempo, las tecnologías utilizadas para hacer uso de los mares, y para explotar sus recursos, han ido haciéndose más elaboradas y eficientes, con un menor uso de energía mientras más complejas y grandes se volvían las sociedades usuarias.

El Océano Pacífico no escapa a esta situación. Considerada la mayor extensión de aguas oceánicas de la Tierra, y ocupando la tercera parte de su superficie, baña las costas orientales del continente americano, las costas occidentales de Asia y toda la Oceanía. Se extiende por el norte desde el mar Ártico y el de Bering; por el sur, hasta el mar de Ross en la Antártida; sus puntos más extremos: por el este a Colombia y por el oeste a Indonesia. El uso por parte del hombre de este espacio marítimo específico ha sido tanto extenso como intensivo en las distintas costas que baña, no solo como espacio de tránsito sino también como fuente de recursos alimenticios y suntuarios.

A 500 años de ser avistado y reclamado para la Corona española como Mar del Sur, por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, el Océano Pacífico en las costas americanas es actualmente el repositorio de miles de años de tradiciones de navegación prehispánica, de cientos de años de navegación hispano-americana e internacional, así como de evidencias actualmente sumergidas del poblamiento y asentamientos más tempranos de nuestro continente, los cuales constituyen el Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) del Océano Pacífico en sus costas americanas.

En este artículo vamos a concentrarnos en nuestra porción del Pacífico, teniendo a los Andes Centrales como foco de civilización, donde la agricultura y la explotación de los recursos marinos jugaron un rol crucial para el desarrollo de sociedades complejas; estas últimas, en especial, convirtieron al mar, así como a otros espacios acuáticos, en uno de los pilares ideológicos de las culturas prehispánicas. Por ello, nuestra costa presenta una gran cantidad de sitios arqueológicos ubicados cerca al mar que, a pesar de su fragilidad, han logrado sobrevivir a través del tiempo, y del mismo modo las tecnologías asociadas a su uso se han integrado en el registro arqueológico, histórico y etnográfico.

Por otro lado, Lima, como la capital colonial española, y el puerto del Callao, por su estratégica ubicación como centro nodal del tráfico marítimo en las costas sudamericanas, jugaron un rol importante no solo en tiempos coloniales sino también republicanos. En ese sentido, nuestro litoral contiene evidencias de naufragios de distintos tipos de embarcaciones correspondientes a diferentes nacionalidades.

¿De qué patrimonio hablamos?

Mucho antes de la llegada de los españoles a las costas del Pacífico, ya sea a través de Panamá o por el extremo sur del continente, existía un uso extensivo de canoas y balsas de distintos tamaños, formas y materiales, utilizados por comunidades a lo largo de las costas del Pacífico de Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica. Pese a existir innumerables fuentes de carácter histórico y etnográfico, hay pocas evidencias arqueológicas directas, es decir, un naufragio propiamente dicho en cualquiera de sus tipos. Sin embargo, en los últimos tiempos se están reportando algunos hallazgos de canoas en el sur de Chile.

En el caso de Perú, después de revisar las distintas fuentes, podemos identificar al menos cuatro tipos de embarcaciones definidas por su material de construcción, aunque en todos los casos podemos hablar de balsas:

Desafortunadamente, aunque todos estos tipos de embarcaciones aparecen en los registros históricos, aún no existe ninguna evidencia de estas en el registro arqueológico tanto terrestre como subacuático, a excepción de representaciones en la cerámica, textiles o murales. Quizás las características de los materiales no han permitido localizar estas embarcaciones; sin embargo, es probable que la carga que estas pudieron transportar pueda aún encontrarse bajo el agua.

La llegada de los europeos a tierras americanas trae consigo la introducción de nuevas tecnologías de navegación. Si bien las tradiciones locales no son abandonadas por completo, estas se van perdiendo a lo largo del tiempo. Es en realidad a fines del siglo XIX y durante el siglo XX que las tradiciones locales terminan prácticamente por desaparecer. Sobreviven únicamente algunas, como el uso del caballito de totora y la balsa de palo pequeña.



Centro de estación de acopio de guano de época republicana cerca de Punta de Bombón. (Foto: Carlos Ausejo).

"Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos".

Considerando que las naves que surcaban nuestros mares se construían en astilleros en Guayaquil y algunos en el Callao, es importante mencionar que hasta la fecha no tenemos investigaciones arqueológicas sobre este tipo de embarcaciones que nos muestren sus características constructivas y tecnológicas.

Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos. Del mismo modo, debemos mencionar la importancia de los naufragios, de ambos bandos, relacionados con la Guerra del Pacífico.

El desarrollo e importancia del puerto del Callao, desde tiempos coloniales hasta republicanos, ha dejado sus huellas en el fondo marino próximo a la costa. En ese sentido, las zonas marinas próximas al Callao contienen una gran cantidad de materiales culturales, tales como anclas, botellas y otros materiales sueltos que son importantes para la reconstrucción de nuestra historia, y son también parte de nuestro patrimonio cultural subacuático; esto se extiende a los principales y más antiguos puertos de nuestras costas.

Por último, queda mencionar la posibilidad de hallazgos relacionados con asentamientos tempranos que han quedado sumergidos durante el incremento del nivel del mar posterior a la última glaciación. De confirmarse, estos serían una fuente única de información sobre los primeros habitantes de nuestras costas.

Legislación

En términos generales, casi todos los países, dentro de su normativa de protección del patrimonio cultural, incluyen un cierto nivel de protección a su patrimonio sumergido. Sin embargo, en los últimos años se ha dado mayor énfasis en normar específicamente la protección y los procedimientos de intervenciones en los espacios subacuáticos marítimos.

Existen a nivel internacional dos documentos importantes: el primero lo constituye la Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático, preparada y ratificada por la 11ra. Asamblea General del ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) el año 1996 en Sofía, Bulgaria, cuya intención es promover la protección y el manejo del PCS, y es suplementaria de la Carta para la Protección y Manejo del Patrimonio Arqueológico del año 1990; el segundo documento es la Convención de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la Unesco, firmado en el 2001, la cual maneja cuatro ejes fundamentales: la obligación de preservar el patrimonio subacuático, la preservación *in situ* como primera opción, la no explotación comercial del PCS y el entrenamiento e intercambio de información. Asimismo, la convención adopta la Carta de ICOMOS sobre el PCS como un anexo de prácticas éticas. Los países signatarios de estos instrumentos garantizan la protección de todo resto o evidencia de actividad humana que se encuentre sumergida, por un mínimo de 100 años.

En el caso del Perú, la protección del patrimonio cultural subacuático está garantizada por la Ley General de Patrimonio Cultural, Ley N° 28296, su reglamento, específicamente el Capítulo 7, y el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas en su primer artículo. Según estos documentos, se considera por patrimonio cultural subacuático lo siguiente:

> "[...] todos aquellos bienes que tengan la importancia, valor y significado referido en los títulos II y III del Título Preliminar de la Ley, que se encuentren sumergidos bajo el agua, ya sea el mar territorial peruano, los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 50 años...".

Si bien es cierto que la normativa protege de manera general el PCS, desde el punto de vista del Reglamento de Investigaciones Arqueológicas no había nada específico en relación a cómo realizar los proyectos de carácter subacuático.

Esto último ha cambiado en los últimos años, con la ejecución de proyectos arqueológicos vinculados al desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura portuaria en el país, casos en los cuales el Ministerio de Cultura ha tenido que irse adaptando a estas nuevas necesidades metodológicas. Por tales motivos, el Ministerio de Cultura viene exigiendo que los proyectos de este tipo sean dirigidos por profesionales especializados en arqueología marítima o subacuática, y, en última instancia, viene trabajando en normativa específica a la ejecución de proyectos arqueológicos relacionados con el PCS.

Problemática

Los principales problemas que enfrenta el PCS son los relacionados con la imagen formada en el imaginario colectivo de los grandes tesoros que se transportaban en tiempos coloniales. Los buscadores de tesoros constituyen un gran problema, principalmente por sus cuestionables metodologías de trabajo y sus políticas de repartición de los hallazgos de metales preciosos. Este es un problema común que enfrentan las naciones del Pacífico, ya que, pese a que las leyes no permiten la extracción y comercialización del PCS, muchos



Estructura de madera del dique flotante hundido en 1860 en el área de Caleta Paraíso - Isla de San Lorenzo, ubicada por el Proyecto de Investigación Arqueológica sin Excavaciones del Perímetro Subacuático de la Caleta el Paraíso (Foto: Carlos Ausejo).

de estos buscadores de tesoros disfrazan sus ansias comerciales bajo la forma de proyectos serios y científicos, bajo la premisa de que el PCS se encuentra en riesgo de destruirse en los ambientes marinos. Por tal razón, la comunidad internacional de investigadores mantiene constante comunicación a fin de prevenir este tipo de situaciones.

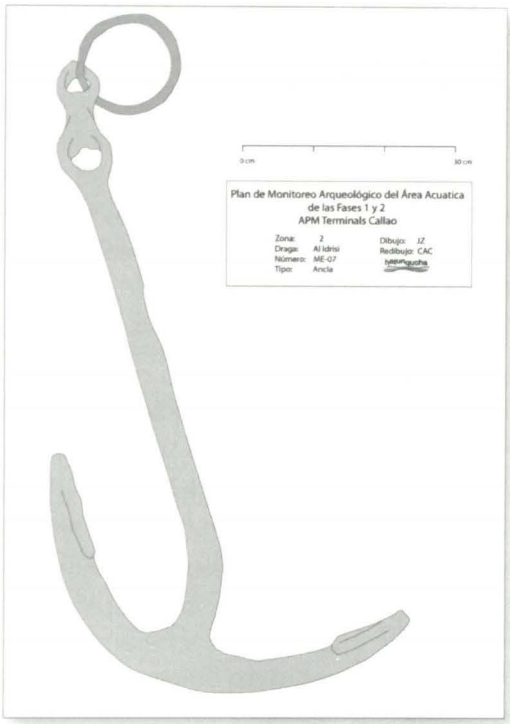
Asimismo, y no menos importante, es el "chatarreo" ocasional de los naufragios. Habitualmente es realizado por pescadores o buzos artesanales que recuperan materiales metálicos que suelen tener buen precio de venta, generalmente en épocas en que la pesca no es particularmente redituable.

Otro de los principales problemas es la falta de un inventario o catastro del PCS. Aunque muchos países vienen trabajando en ello, la falta de un inventario hace difícil la eficiente asignación de recursos y esfuerzos para su protección, investigación, difusión y puesta en valor. Esto último nos lleva al problema de la normativa vigente y su aplicación. Habitualmente, son los organismos encargados de la cultura quienes hacen cumplir esta normativa, con el apoyo de las fuerzas policiales. Sin embargo, en el mar la situación es distinta, y en ese sentido correspondería a las fuerzas navales el apoyo a los organismos de cultura en el patrullaje y protección del PCS.

Un último punto corresponde a la implementación de las capacidades de los profesionales. El número de especialistas en el tema es muy disparejo, y, a excepción de los Estados Unidos y México, el resto de países tiene un número muy bajo de especialistas en PCS. En ese sentido las posibilidades de investigación efectiva son muy pobres; aunque esta situación está cambiando en los últimos años, aún sigue siendo un problema importante. En el Perú la situación es similar; sin embargo, ha cambiado en los últimos años, como se podrá ver en el siguiente punto.

Balance y perspectivas en el Perú

La arqueología marítima y subacuática en el Perú se encuentra dando sus primeros pasos. Hasta el año 2006 las experiencias existentes fueron realizadas por aficionados, buscadores de tesoros o buzos entusiastas. Bajo esta modalidad se han realizado diversos hallazgos: la goleta "Covadonga" al norte de Lima, en Chancay; el navío "San Martín" frente a la ciudad de Lima, en la playa La Herradura; una embarcación probablemente del siglo XVII, en el sur, cerca del Puerto de Matarani, por mencionar algunos ejemplos. Sin embargo, todos



Dibujo técnico de ancla de metal recuperada en el marco del proyecto de Monitoreo Arqueológico del Área Acuática de las Fases 1 y 2 del Terminal Multipropósito Norte – APM Terminals. (Dibujo: Josué Zaré – Redibujo Carlos Ausejo).

estos hallazgos han sufrido por la recuperación indebida de objetos, afectando la integridad del sitio y contexto arqueológico. Solo recientemente los proyectos han sido realizados por arqueólogos. El año 2006 se realiza el primer proyecto formal de arqueología subacuática en la caleta Paraíso – isla de San Lorenzo, cuyo objetivo fue localizar e identificar con éxito un dique flotante hundido en la zona el 9 de octubre de 1860; dicho proyecto fue realizado por arqueólogos del ex Instituto Nacional de Cultura (INC), apoyados por un grupo de buzos entusiastas en la protección del patrimonio subacuático, el IDPCS (Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático). Más adelante, en el año 2007, se realizó el primer proyecto de evaluación arqueológica subacuática, en donde actualmente se encuentra la concesión portuaria de Muelle Sur. Asimismo, en el año 2012 se realizaron proyectos de evaluación y monitoreo arqueológico en el área de concesión de APM Terminals Callao. Del mismo modo, se espera que se realicen proyectos similares en la ampliación y renovación de la infraestructura portuaria en nuestras costas.

En el plano académico, en los últimos dos años se ha realizado el Proyecto de Investigación "Epic Battles on the South Sea: Nautical Archaeology on the Peruvian Coast", dirigido por el Dr. Jorge Ortiz Sotelo, el cual ha logrado localizar los restos de dos naufragios, el galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" de la Armada del sur, en las costas de Cerro Azul.

Por último, el año 2010 se formó el Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática, institución formada por arqueólogos especialistas en temas marítimos y subacuáticos, el cual viene trabajando en la formación y capacitación de arqueólogos, así como apoyando al Ministerio de Cultura en la protección

del PCS. Asimismo, viene desarrollando proyectos de investigación, entre ellos la continuación de las investigaciones de los naufragios del galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" en Cerro Azul.

Uno de los retos más importantes lo constituye el poder confirmar el hallazgo de asentamientos tempranos en contextos arqueológicos subacuáticos. Del mismo modo, constituye un reto localizar evidencias arqueológicas relacionadas con la navegación prehispánica en contextos subacuáticos o terrestres, que confirmen las evidencias indirectas halladas hasta el momento.

Es evidente que aún hay mucho trabajo por realizar y, aunque tenemos muchas falencias en preparación, el Perú va por muy buen camino hacia la protección y uso responsable del Patrimonio Cultural Subacuático.

Bibliografía

- Cordy – Collins, A. (1990). *Fonga Sigde, Shell Purveyor to the Chimu Kings*. In: Moseley, ME, Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco, M, Moseley, ME. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Cordy – Collins, A. (1999). *La sacerdotisa y la Ostra: ¿Queda resuelto el enigma del Spondylus?* In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Del Busto Duthurburu. J. A. (1986). "Siglo XVI. Historia interna". Historia Marítima del Perú. T. III. Vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Florez Nohessell, M. (1986). "Los Puertos del Perú". Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. T. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Heyerdahl, T. (1995). *Chapter 1*. Heyerdahl, T., Sandweiss, D., Narváez, A. (eds). *Pyramids of Túcume: The quest for Peru's forgotten city*. London: Thames and Hudson.
- Hocquenghem, A. M. (1999). *En torno al Mullu. Manjar Predilecto de los Poderosos Inmortales*. In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Hudtwalcker, J., Pinilla, J. (2006). La historia cultural de la isla San Lorenzo. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 20-21.
- ICOMOS, Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático – 1996.
- Kubler, G. (1948). Towards Absolute Time: Guano Archaeology. *American Antiquity* XIII/4, 29-50.
- McClelland, D. (1990). *A maritime passage from Moche to Chimu*. In:
- Meltzer J, D. (2009). *First Peoples in a New World*. Los Angeles: University of California Press.
- Moseley, M. E., Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco; Moseley, M. E. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Ortiz, J. (2013). *De los Botes y la Mar en la costa peruana*. Lima: Editora Cartolan.
- Ortiz, J. (2006). Tecnología de exportación. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 12-13.

- Ortiz, J. (2003). Navegación en la Zona Sur Andina. *Derroteros de la Mar del Sur* 123 -135.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1981). *Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1989). *Costa peruana prehispánica.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowsky, M. (1999). *Intercambio Prehispánico del Spondylus.* In: Cordy-Collins, A. et. al. (1999). *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz.* Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Shimada, I., (1987). *Horizontal and Vertical Dimensions of Prehistoric Status in Northern Peru.* In: Hass, J.; Pozorsky, S.; Pozorsky, T. (eds.). *The origins and development of the Andean state.* Cambridge: Cambridge University Press.
- UNESCO (2001) Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.
- Ley General de Protección del Patrimonio Cultural N° 28296 (2004).
- Reglamento de la Ley N° 28296 – D.S. N° 011-2006-ED.
- Reglamento de Investigaciones Arqueológicas – Ministerio de Cultura.



Choque de imperios en el Pacífico Norte:

Intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

"El que domina el mar, domina todas las cosas".
(Temístocles)

Introducción

Durante el siglo XVIII[1], el norte del Océano Pacífico fue escenario de la expansión comercial y territorial de los imperios ruso, francés, inglés y español; que buscaron explotar las cotizadas pieles de nutria y castor, que se adquirían mediante transacción con los nativos de la costa noroccidental de América a un precio sumamente bajo, y que se vendían en altos precios a los mercados chinos y europeos. Las enormes ganancias que este negocio peletero produjo, se convirtieron en la motivación de iniciativas estatales y privadas que llevaron a la carrera por dominar dichas rutas comerciales, así como asentar algunas colonias que les sirvieran de bases logísticas, en zonas relativamente poco exploradas hasta finales del siglo XVIII e inicios del XIX.[2] Las dificultades geográficas que impidieron la temprana navegación por estas aguas, pueden apreciarse en las dificultades sicológicas y físicas que un viaje a este destino significaba: seis meses de navegación desde Europa, sin puertos logísticos que proveyesen de alimento y descanso a las tripulaciones, y el peligroso tránsito por el cabo de Hornos –que era una ruta más rápida que por el cabo de Buena Esperanza–. Por otro lado, la navegación a vela de aquellos años hacía sumamente complicado arribar a la costa noroccidental de América, desde Panamá,

e incluso desde California. A esto se le sumó el hecho del desconocimiento técnico –representado en las incompletas cartas de navegación– de los navegantes de la última mitad del siglo XVIII (Gough, 1980: 2-3).

A pesar de estas dificultades, las ambiciones imperiales originaron el impulso de expediciones marítimas, que tuvieron la finalidad de estudiar la geografía –con fines económicos y limítrofes principalmente– de dicha zona marítima inexplorada del norte del Océano Pacífico, ocasionando que muchas naves expedicionarias y comerciales se vieran involucradas en altercados que llevaron a tensiones diplomáticas a las referidas potencias, en especial a la británica y a la española.

Exploraciones Marítimas

La era de los descubrimientos dio impulso expansivo a los reinos europeos durante los siglos XV, XVI, XVII y XVIII[3], llevándolos a ostentar la hegemonía mundial hasta la Primera Guerra Mundial. Tuvo su auge con las navegaciones, allende al Océano Atlántico conocido, de Cristóbal Colón, Vasco Núñez de Balboa, Vasco de Gama, Hernando de Magallanes, Miguel López de Legazpi, Giovanni y Sebastián Caboto (padre e hijo), Giovanni Verrazzano, Jacques Cartier, John Hawkins, Walter Raleigh, entre muchos otros que dieron riquezas y motivaciones nacionales a los gobernantes que los contrataron para expediciones tan osadas como inspiradoras.[4]

Estas aventuras se enmarcaron dentro de la época del Renacimiento, en la cual, las potencias europeas buscaban deshacerse del velo de ignorancia y oscuridad que los había envuelto durante aproximadamente un milenio y medio de la era cristiana. El afán de conocer más sobre la humanidad y la naturaleza, se tradujo en innovaciones y desarrollos tecnológicos, que posicionaron a los europeos a la vanguardia de la navegación marítima y del dominio del mundo.

La primera potencia que se embarcó en estas navegaciones de expansión comercial fue el Portugal de Juan I, siguiéndole la España de los Reyes Católicos. Ambos reinos lograron importantes descubrimientos geográficos terrestres y marítimos, que despertarían las ambiciones de riqueza de sus funcionarios[5], quienes empezaron a competir por el descubrimiento y dominio de dichas riquezas.[6]

Lo que específicamente buscaban estos reinos era encontrar una ruta corta hacia el rico y cotizado mercado indio y del Asia por medio del mar, que les

permitiera llevar grandes cargas de mercadería en relativamente poco tiempo. El viaje alrededor del mundo, en 1520, de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano, abrió la ruta hacia el Oriente a través del Pacífico.[7]

Las variopintas nacionalidades de exploradores y aventureros europeos en la América de aquellos años, confirmó el gran interés por emigrar de Europa y hacer fortuna en el Nuevo Mundo. Estos hombres fueron apoyados tanto por los reinos que los contrataban como por agentes privados, que hicieron de la exploración, descubrimiento y conquista, una empresa muchas veces pública-privada. Por ejemplo, el rey Carlos I (V)[8] buscó incentivar a banqueros y financistas alemanes para que invirtiesen en las nuevas colonias.[9] Varios de estos inversores privados fueron los que financiaron las guerras, que tanto Carlos I (V) como su hijo Felipe II tuvieron que librar contra los "rebeldes" reinos de los Países Bajos que se oponían a ser súbditos de España. La necesidad de contar con más beneficio metálico de las colonias de América se dio en aumento.[10]

"Para la Europa del siglo XVI, la potencia que contase con mayores recursos de metales preciosos significaba que aquella tenía poder; y lo que los conquistadores españoles descubrieron en América fue justamente eso: ricas montañas en oro y plata".

Para la Europa del siglo XVI, la potencia que contase con mayores recursos de metales preciosos significaba que aquella tenía poder; y lo que los conquistadores españoles descubrieron en América fue justamente eso: ricas montañas en oro y plata, que hicieron que los Habsburgo y luego los Borbones, vieran a América como una fuente inagotable de recursos para suplir sus necesidades financieras. (Elliot, 2006: 23)

Los ingleses no se quedaron atrás –al menos desde la segunda mitad del siglo XVI–. La experiencia hispánica de conquista fue de conocimiento y aprendizaje para gran parte de los comerciantes y nobles de Albión, quienes, bajo la batuta propagandista de Richard Hakluyt, prepararon la expansión del imperio inglés en altamar. (Elliot, 2006: 6)

Esta primera fase de adelanto hispánico y respuesta inglesa, produjo la conquista y colonización de tierras americanas, pero desde distintas formas y conceptos, por causa de la suerte geográfica y temporal.[11] Los "plantadores" o colonos ingleses se asentaron en la parte septentrional de América, mientras que



Elizabeth I of England (Armada Portrait). circa 1588.

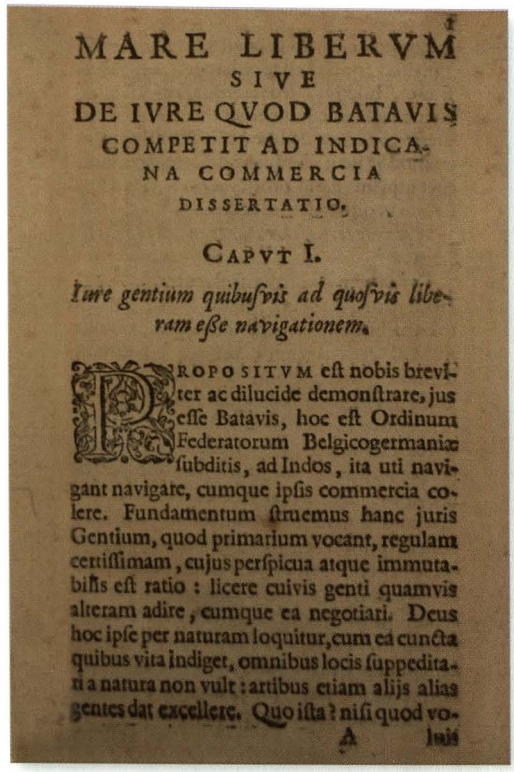
en la meridional lo hicieron los conquistadores españoles. *Colonos y Conquistadores* se convirtieron en palabras que describieron las intenciones con que ambos grupos humanos partieron del Viejo Mundo y arribaron al Nuevo.[12]

El Tratado de Tordesillas, firmado el 7 de junio de 1494, le dio soberanía a España sobre todos los territorios al oeste de su "línea de demarcación" ubicada en el Océano Atlántico, siendo los territorios al este de la misma, asignados a los futuros descubrimientos del reino de Portugal. Este Tratado fue promovido por los Reyes Católicos, que necesitaron justificar el dominio de los territorios recién descubiertos, logrando que el Papa Alejandro VI expidiera varios documentos como las Bulas *Inter caetera* del 3 y 4 de mayo de 1493. Estas Bulas significaron la protesta formal de Portugal, que se lamentó de no haber apoyado el proyecto de expedición que Cristóbal Colón les presentó con anterioridad. (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 30)

Con tales auspicios religiosos, España se creyó dueña absoluta de las tierras americanas y de sus inmensos e "infinitos" recursos naturales, impidiendo a los extranjeros de otras potencias, navegar y comerciar en sus nuevos dominios marítimos. El *mare clausum* aparecía en América. Esto trajo el desconocimiento del Tratado de Tordesillas por parte de los reinos afectados. Francia, Inglaterra y Holanda rechazaron tales argumentos. Estos se apoyaron en la tesis del jurista, filósofo, diplomático e historiador holandés Hugo Grocio, quien en 1609 escribió su obra *De iure praede commentarius,* la cual difundía el concepto del ***mare liberum***, que era el antónimo del monopolio de las rutas y explotación marítimas del "mar cerrado" español. (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 27)

Los ingleses justificaron legal y moralmente sus expediciones marítimas y descubrimientos de ultramar a través del incumplimiento del argumento del Derecho romano, *res nullius*, por parte de los españoles, quienes no hicieron efectivos –ciertas veces– la posesión y asentamiento de los nuevos territorios americanos adjudicados a su reino, que desde el punto de vista del Tratado de Tordesillas, sí les pertenecían. Otro argumento legal, con que los ingleses

intentaron resquebrajar el intento español de excluirlos del Nuevo Mundo, fue el de la libertad de comercio y comunicación del derecho de las naciones (*ius gentium*). Moralmente, y al igual que los españoles, se justificaron con llevar la civilización y el cristianismo a los erróneamente llamados "indios". A esto se sumó la alarma ocasionada por las consecuencias (económicas y sociales) de la sobrepoblación en la islas británicas, que presionó al gobierno a promover la colonización. (Elliot, 2006: 12 y 25)



MARE LIBERVM
SIVE
DE IVRE QVOD BATAVIS
COMPETIT AD INDICA-
NA COMMERCIA
DISSERTATIO.

CAPVT I.

*Iure gentium quibuſvis ad quoſvis libe-
ram eſſe navigationem.*

PROPOSITVM eſt nobis breviter ac dilucide demonſtrare, jus eſſe Batavis, hoc eſt Ordinum Federatorum Belgicogermaniæ ſubditis, ad Indos, ita uti navigant navigare, cumque ipſis commercia colere. Fundamentum ſtruemus hanc juris Gentium, quod primarium vocant, regulam certiſſimam, cujus perſpicua atque immutabiliſs eſt ratio: licere cuivis genti quamvis alteram adire, eumque ea negotiari. Deus hoc ipſe per naturam loquitur, cum ea cuncta quibus vita indiget, omnibus locis ſuppeditata natura non vult: artibus etiam alijs alias gentes dat excellere. Quo iſta? niſi quod vo-

A luit

Tesis de Mare Liberum.

La segunda mitad del siglo XVIII fue testigo del aumento vertiginoso de las rápidas comunicaciones[13], siendo más fácil "transportar hombres y mercancías en cantidad sobre la vasta extensión de los océanos" (Hobsbawm, 2011: 17); siendo así que Inglaterra y España desarrollaron sus dominios de ultramar, a través de colonias comerciales y extractivas, que respondieron a la doctrina económica de ambos imperios: comercio y conquista.[14] El mercantilismo[15] hispánico tenía sus raíces en la Castilla medieval, siendo reforzado por la naturaleza demográfica y geográfica de la actual Latinoamérica. Esto llevó a que España agrandara la extensión de su imperio en América a dimensiones que la constituían como la "dueña" de los recursos humanos y naturales del mismo. Las reformas borbónicas del siglo XVIII contribuyeron con la expansión comercial del imperio.[16]

Con el regreso de la monarquía en Gran Bretaña, el Parlamento definió la política económica del imperio a través de las Actas de Comercio y Navegación (1660-72), bajo la doctrina del Mercantilismo, que buscaba la autosuficiencia y riqueza estatal. Pero los problemas coloniales e internos que tuvo que afrontar a lo largo de aquellos años, permitió a sus súbditos comerciar con naciones extranjeras y que fueran parte de estas ganancias.[17]



Hugo Grocio.

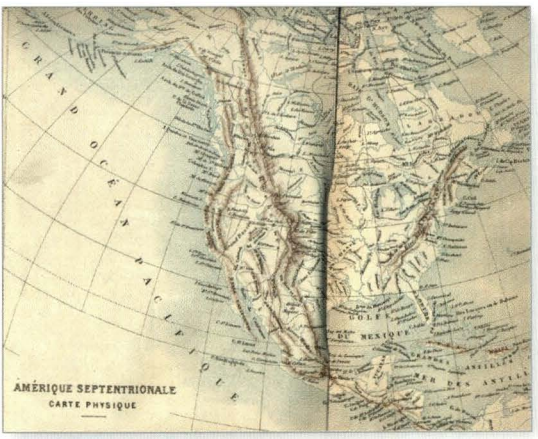
Así, Inglaterra sustentó su política económica a través de la dominación de las rutas marítimas justificadas por el principio del libre comercio, en cierto desmedro de los asentamientos en tierra[18] (Inglis, 1995: 65). Estos espacios aún no habían sido legitimizados como descubiertos, en especial los del norte del Océano Pacífico, derivándose en varios conflictos diplomáticos y militares con su rival peninsular; el cual tenía una política de "secretismo" en relación con sus descubrimientos marítimos y terrestes en el Nuevo Mundo, que contrastaba con la publicidad mediática con que los ingleses promocionaban los suyos, haciendo que para el resto del mundo se conocieran dichos nuevos territorios como ingleses, y no como españoles.

El comercio inglés se vio aventajado luego del Tratado de Utrecht (1713), que puso fin a la guerra de sucesión dinástica en España, con lo cual el ajedrez del poder en Europa varió, reflejándose el mismo en América. Gran Bretaña obtuvo gran parte de los dominios franceses en Norteamérica, haciéndose dueña de la bahía de Hudson, la cual albergaba a la mayor corporación peletera de esta parte del globo, y que llegó a tener intereses en Nootka (Morrison & Commager, 1950: 90). La costa noroeste de América significó un gran problema organizativo para los imperios de Hispania, de la rubia Albión, y en menor medida, de Galia. Un problema que tuvo sus ramificaciones en lo militar, diplomático, territorial, organizativo y comercial, y que, en parte fueron resueltos luego de la Guerra de los Siete Años.[19] (Morrison & Commager, 1950: 133)

Estos inconvenientes se dieron con mayor intensidad –para nuestro caso de estudio– desde la segunda mitad del siglo XVIII, en las actuales aguas del norte del Océano Pacífico, teniendo como centro de operaciones a la ensenada de Nootka (Nutka), en la actual isla Vancouver[20], en la costa oeste de la Columbia Británica, Canadá.

El espíritu comercial de los británicos no quiso dejar de buscar el mítico pasaje por el noroeste del Atlántico, que les hubiera permitido comerciar con los am-

bicionados mercados indios y asiáticos. Las ansias por descubrir este pasaje marítimo motivó el auspicio de varias expediciones marítimas con tal fin desde el siglo XVI, y el cual seguía vigente ya entrada la década de 1770. Incluso, el gobierno y la Royal Society impulsaban dicha búsqueda, ofreciendo recompensas monetarias al afortunado descubridor.[21] Esta ambición comercial dio inicio al intensivo incremento de la presencia inglesa en la costa noroeste del Océano Pacífico.

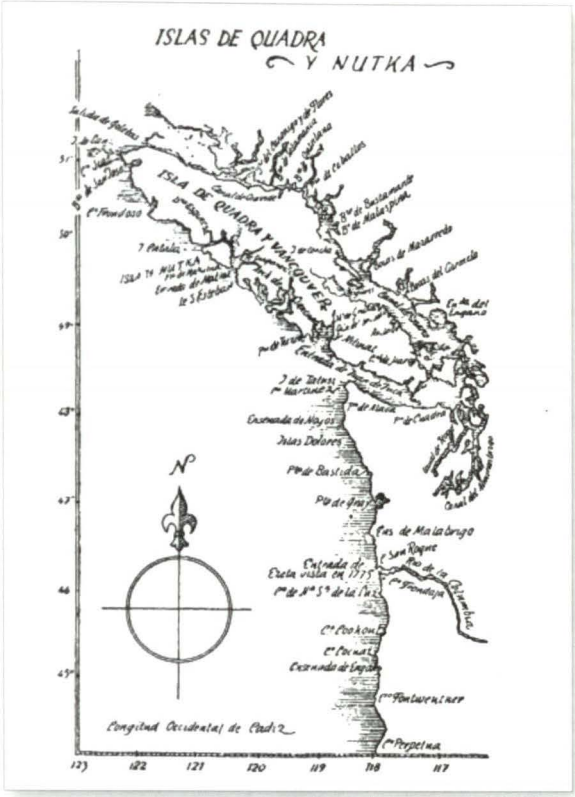


GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE PHYSIQUE, POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE par L. GRÉGOIRE. Paris Garnier Freres, Libraires-éditeurs. (1876)

Ya en el último cuarto del siglo XVIII, los navegantes habían logrado ciertos avances en los diseños y en la construcción de instrumentos de navegación astronómica, que les permitieron adentrarse en tan lejanas expediciones. Para el caso inglés, el viaje del Comodoro George Anson demostró que Albión tenía las competencias técnicas para incursionar dentro del dominio hispánico en el Océano Pacífico, y promover sus intereses comerciales; los cuales, ya para 1763, la habían posicionado como una potencia mundial, que impuso su *Pax Britannica*. (Gough, 1980: 3-6 y 18)

Nootka/Nutka[22], el de las pieles

Cuando el marino y explorador inglés James Cook[23] arribó a Cantón-China en 1779[24], luego de su estadía en la costa noroeste americana, se sorprendió del gran interés que los comerciantes chinos tenían por las pieles de nutria y de castor que habían recibido de los nativos de la costa noroccidental de América del Norte. Esto ocasionó que su tripulación buscase regresar lo antes posible a Nootka para obtener más pieles, pero el inicio de la guerra contra España los detuvo en su intento, teniendo que regresar a Inglaterra para servir en la Marina Real (Rabling, 1966: 55-56). A pesar de que la misión de Cook fracasó en encontrar el pasaje noroeste hacia la India[25], abrió el camino para que los intrépidos y pragmáticos ingleses vieran las enormes riquezas que el comercio



Isla Quadra y Nutka.

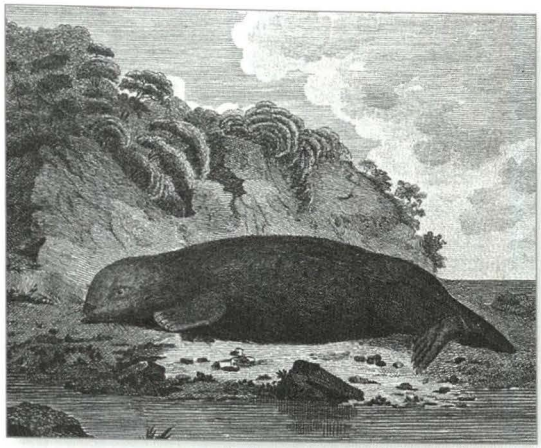
en el Pacífico Norte les podría proporcionar.

Al término de este conflicto armado, los comerciantes ingleses de la South Sea Company y de la East India Company, enrumbaron hacia las aguas del Pacífico Norte con el objetivo de explotar el potencial económico de estas codiciadas pieles, las cuales eran del gusto de los exigentes mercaderes chinos (Rabling, 1966: 56). En otras palabras, las nutrias y castores ayudaron a abrir el mercado asiático a los europeos que sufrieron la "fiebre de las pieles". Junto a los ingleses se encontraron los rusos[26], que buscaron expandir sus dominios por el norte del Océano Pacífico.[27]

La reacción hispánica fue el de promover las expediciones científicas españolas –con carácter geopolítico– de reconocimiento de la zona septentrional de la costa norteamericana (de la Bodega y Quadra, 1990:45). Éstas se iniciaron en 1774 con la de Juan José Pérez Hernández[28] y pueden ser divididas en dos fases: la de 1774 y 1788, que tuvo la finalidad de investigar en qué grado se hallaba la colonización y comercio ruso e inglés[29] en la costa oeste; mientras que la fase de 1789 hasta 1795 se caracterizó por competir con los comerciantes ingleses. (Gough, 1980: 93) (Sánchez Montañes, 2012: 18)[30]

El puerto de zarpe de las unidades españolas hacia tales navegaciones fue el Departamento Naval de San Blas de Nayarit, ubicado en la costa noroccidental de México, a la entrada del golfo de California. Dicho apostadero no era el óptimo para dicha misión, debido a las inclemencias del medio geográfico, lo que motivó la búsqueda de un puerto más al norte para su reemplazo, siendo la ensenada de Nootka el lugar elegido por el controvertido Alférez de Fragata Estevan Joseph

Martínez en el contexto de su expedición investigadora de la presencia rusa en 1788 (Sánchez Montañes, 2012: 19). Ahí se halló con que los rusos e ingleses ya se encontraban comerciando las pieles de nutria y castor con los nativos. Esta intromisión de imperios en la costa noroccidental se tradujo en una guarnición que resguardase sus intereses territoriales y, en cierto modo, comerciales.



Nutria en la ensenada de Nootka, Isla Quadra & Vancouver.

La ensenada de Nootka se convirtió de esta manera en el principal puerto de arribo y salida de naves mercantes entre Asia y América del Norte. Esto despertó el temor de los españoles, que vieron vulnerar sus dominios allende al Atlántico, lo cual se tradujo en el reforzamiento de su presencia y reclamo de soberanía sobre la costa oeste de América septentrional[31] (Beerman, 1996: 24) (Inglis, 1995: 66) (Cárdenas de la Peña, 1996: 44 y 52). Con esto, aumentaron los "roces" entre los intereses de Gran Bretaña y España, que a la larga desembocaron en el incidente de Nootka, que principalmente se centró en incautaciones hechas por funcionarios españoles a los bienes de comerciantes británicos en territorio reclamado bajo dominio del reino de España [...] o de Inglaterra.[32] La expedición del Alférez Esteban Joshep Martínez Fernández, no solo confirmó la presencia foránea, como se ha escrito en líneas anteriores; sino que también fue la causante de la "cuestión de Nutka", pues apresó a dos embarcaciones inglesas y las remitió a San Blas (Sociedad Geográfica Española/Editorial Planeta, 2009) (de la Bodega y Quadra, 1990: 185).

Para entender este altercado y la incómoda situación en la que se encontró Esteban Martínez ante la presencia de varias naves extranjeras, se debe tener en cuenta que los comerciantes peleteros europeos necesitaron de establecimientos logísticos (factorías) que les sirvieran de centro de reparaciones, descanso, refresco, que les dieran seguridad luego de travesías transoceánicas, y que fuesen a la vez, "cabezo de playa de su imperio" en la costa del Pacífico Norte. De hecho, el comerciante inglés John Meares había llegado a Nootka en mayo de 1788[33], logrando realizar un pacto comercial con el jefe nativo Maquinna (Macuinna).

Meares sostuvo que construyó un establecimiento costero y una pequeña embarcación –la *Northwest America*– con el fin de agilizar su negocio peletero con Cantón. Esto propició el apoyo oficial de Inglaterra a la actividad privada de aventureros como Colnett, Etches, Cox y el propio Meares, que se tradujo en un plan secreto de envío de una flota para proteger los intereses de sus súbditos ante los continuos reclamos de soberanía por parte de España. La debilidad de la "flota" naval de Nueva España, y especialmente la del Apostadero de San Blas, así como el cálculo diplomático relacionado a la no intervención de Francia a favor de España, consolidaron los objetivos ingleses. (Gough, 1980: 69. 86-87. 114).

Las hostilidades no llegaron a estallar, debido al inicio de las conversaciones entre las dos potencias ibéricas. El acuerdo realizado el 28 de octubre de 1790, cuando representantes de los dos reinos firmaron la Convención Anglo-Española en El Escorial-Madrid para dar solución a la cuestión de Nootka, fue el paliativo que llevó, en 1792, las negociaciones al mismo sitio del conflicto, entre el delegado español Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Mollinedo, y el delegado inglés George Vancouver.

Los acuerdos firmados en El Escorial cedían a favor de Inglaterra los establecimientos que supuestamente habrían pertenecido a Meares antes de 1789. Juan Francisco de la Bodega y Quadra no fue del mismo parecer, pues según sus propias investigaciones, Meares no habría construido ningún establecimiento terrestre, y los nativos reconocían a los españoles como los pioneros europeos en dicha zona. Ante esta propuesta, que no se enmarcaba dentro de lo firmado el 20 de octubre de 1790 en Madrid, Vancouver no tuvo otra opción que terminar con las negociaciones y elevar las consultas ante sus cortes (de la Bodega y Quadra, 1990: 185-190). A la larga, Inglaterra sería la dueña de esta zona marítima del Pacífico Norte.

De este modo, Nootka/Nutka fue un testigo silencioso de la confrontación de dos diferentes doctrinas coloniales y comerciales, que chocaron entre sí a finales de la época de los grandes navegantes y descubrimientos, que tuvieron como escenario principal y teatro de operaciones al Océano Pacífico, que para aquellos años vio el inicio de la caída del poder español en sus dominios coloniales de esta parte del planeta; mientras que Gran Bretaña se elevaba como la primera potencia mundial, teniendo su máximo auge en el entrante siglo XIX.[34] Los principios doctrinarios hispánicos comenzaban a perderse con el *Ancien Régimen*, mientras que los de los ingleses abrieron las puertas a la modernidad y al progreso.

Referencias

1 "[...] la convicción del progreso del conocimiento humano, el racionalismo, la riqueza, la civilización y el dominio de la naturaleza de que tan profundamente imbuido estaba el siglo XVIII, la Ilustración, debió su fuerza, ante todo, al evidente progreso de la producción y el comercio, y al racionalismo económico y científico, que se creía asociado a ellos de manera inevitable". (Hobsbawm, 2011: 26)

2 "[...] the North west Coast stood apart from the civilized world until late in the eighteenth century". (Gough, 1980: 1)

3 "El completo dominio político y militar del mundo por Europa (y sus prolongaciones ultramarinas, las comunidades de colonos blancos) iba a ser el producto de la época de la doble revolución". (Hobsbawm, 2011: 30)

4 "La curiosidad de los europeos por otros mundos y su afán de expansión y conquista les llevó mucho más lejos de lo que nunca pudieron imaginar. [...] Todo ello contribuyó de forma muy especial a la expansión de los pueblos europeos por el planeta". (Crespo MacLennan, 2012: 13-14)

5 En ambos reinos dominaba el monopolio y el mercantilismo, donde las burocracias gubernamentales y las intrigas palaciegas creaban un gobierno de clientelaje que muchas veces obstruía al cumplimiento de los objetivos imperiales. (Bailyn, 2005: 49-51)

6 "Para poner fin a la disputa entre los dos reinos, el 7 de junio de 1494 se firmó el Tratado de Tordesillas, por el que se establecía una línea de demarcación a medio camino entre La Española y las islas Azores: Todos los territorios al oeste de esta línea serían españoles y los que se encontraban al este, portugueses" (Crespo MacLennan, 2012: 38). "Spanish claims to New World dominion were based primarily on the Alexandrine bulls of 1493-94. These, following the precedent set by papal policy towards the Portuguese crown in romanus Pontifex (1455), gave the monarchs of Castile dominion over any islands or mainland discovered or still to be discovered on the westward route to Asia, on condition that they assumed responsibility for protecting and evangelizing the indigenous inhabitants". (Elliot, 2006: 11)

7 Viaje que cambió el nombre del entonces Mar del Sur, descubierto por Vasco Núñez de Balboa, y que llegó a conocerse como Océano Pacífico.

8 El intercambio humano –y todo lo que implica– a raíz del descubrimiento del nuevo continente, motivó un cambio de percepción de los hispanos hacia ellos mismos. "El lema del escudo de armas de Carlos I, *Plus Ultra*, captaba muy bien el espíritu de ese momento". (Crespo MacLennan, 2012: 63)

9 "En 1528 llegó a un acuerdo con los Welser, una poderosa familia alemana de banqueros, con el fin de permitirles explorar, desarrollarse y asentarse en Venezuela". (Crespo MacLennan, 2012: 54)

10 "La mayor parte del oro y la plata que llegaba a Sevilla desde América no se quedaba en el reino de Castilla, sino que se destinaba a pagar a los acreedores al norte de la península ibérica". (Crespo MacLennan, 2012: 62)

11 A esto, no debe obviarse que la Francia del siglo XVIII fue el mayor rival económico internacional de Gran Bretaña. "Su comercio exterior, que se cuadruplicó entre 1720 y 1780, causaba preocupación en Gran Bretaña; su sistema colonial era en ciertas áreas (tales como las Indias Occidentales) más dinámico que el británico". (Hobsbawm, 2011: 59)

12 "For the English in the age of the Tudors and Stuarts, 'plantation' –meaning a planting of people– was synonymous with 'colony'. This was standard usage in Tudor Ireland, where 'colonies' or 'plantations' were the words employed to designate settlements of English in areas not previously subject to English governmental control. [...] During the period of Habsburg

rule Spain's American territories, unlike those of the English, were not called 'colonies'. They were kingdoms in the possession of the Crown of Castile, and they were inhabited, not by *colonos*, but by conquerors (*conquistadores*) and their descendants, and by *pobladores*, or settlers, the name given to all later arrivals. The English, by contrast, were always 'planters', not 'conquerors'. The discrepancy between English and Spanish usage would at first sight suggest fundamentally different approaches to overseas settlement". (Elliot, 2006: 9)

13 "[...] by the late eighteenth century, European maritime technology was sufficiently developed to enable traders and rulers to undertake expeditions to trade half a world away or to explore any of the ocean's far frontiers". (Gough, 1980: 1)

14 John H. Elliot no es determinista con esta idea, pues demuestra que Cortés buscó desarrollar la actividad laboral y el comercio en Nueva España (México), pero las premuras económicas de la metrópoli, así como el enorme potencial minero de Nueva España, hicieron que cambiase el modelo comercial al extractivo. (Elliot, 2006: 16-18)

15 "Al comenzar la Edad Moderna (1492) se instauran las Monarquías Absolutas. El gran objetivo de su política económica es el de enriquecer la nación. Se estima entonces que la verdadera riqueza consiste en la mayor cantidad de metales preciosos (oro y plata). Esto da lugar a un activo movimiento de exportación e importación. [...] Con los fines mencionados se celebran tratados de comercio, se monopoliza el tráfico con las colonias. [...] Con el mercantilismo comenzó la producción capitalista, pues el oro, llevado de América [...] era invertido en nuevas industrias. [...] En España predominaba el tráfico en oro o plata, en Francia la industria, en Inglaterra el comercio". (Espinosa Laña, 1962: 430)

16 "[...] El siglo XVIII, por tanto, será testigo de la expansión comercial de la metrópoli, que supo finalmente imponer las reformas necesarias para competir exitosamente con el sistema comercial inglés, y por lo mismo, ganarle la batalla al contrabando". (Suárez, 1993: 379)

17 "Now, through a series of Acts of Trade and Navigation [...] an effort was made to make the English empire self –sustaining unit, and to confine profits to English subjects– [...]". (Morrison & Commager, 1950: 67)

18 Esto no quiere decir que los ingleses no se preocupasen por contar con dominios terrestres allende su centro imperial. "It is therefore no accident that the Elizabethans most active in devising the first American projects –Sir Humphrey Gilbert, Sir Walter Raleigh, Ralph Lane, Thomas White– were deeply involved in the schemes for Irish plantation". (Elliot, 2006: 24)

19 Ya para aquellos años "Un sistema de comunicaciones marítimas, que aumentaba rápidamente en volumen y capacidad, circundaba la tierra, beneficiando a las comunidades mercantiles de la Europa del Atlántico Norte [...]". (Hobsbawm, 2011: 25)

20 Originalmente se llamó "Quadra and Vancouver Island".

21 "The 1775 Act regulating the reward for discovering the passage specified that the search be conducted north of the fifty-second degree of latitude. [...] At this time the admiralty, Hudson's Bay Company, and the Royal Society co-operated closely on the subject of finding a Northwest Passage". (Gough, 1980. 22-23)

22 Para los anglosajones Nootka, para los hispanos Nutka.

23 Cook, había servido a la Real Armada inglesa durante la Guerra de los Siete Años, y sobresalió por sus estudios de la costa realizados por las aguas del río Saint Lawrence y de Newfoundland (actual costa este de Canadá). (Rabling, 1966: 40)

24 El tercer viaje de James Cook se inició con su salida de Plymouth el 12 de julio de 1776. Este viaje tenía como objetivo explorar la costa oeste americana y buscar el antiguo pasaje noroeste que todavía intrigaba a los comerciantes ingleses de aquellos años (Rabling, 1966: 50). "Well into 1770's they continued to express the opinions held since Elizabethan times that finding an easy route to Asia by way of North America" (Gough, 1980: 19). "El tercer viaje de Cook, ya como capitán, lo dedicó a la búsqueda del paso del Norte y a las costas occidentales de América del Norte". (De Brossard, 2000: 467)

25 En relación con el viaje del Capitán R.N. George Vancouver, a las aguas del Océano Pacífico para solucionar el incidente de Nootka, "Its achievements were of a high order: the non-existence of a Northwest Passage through the North American continent had been proved conclusively, the Nortwest Coast had been more accurately defined than ever before". (Gough, 1980: 116)

26 "Las exploraciones rusas descubrieron en 1728 el estrecho de Bering y posteriormente varios parajes de la Costa americana [...] comprobándose la existencia de animales de muy preciadas pieles que motivaron los viajes de aventureros y comerciantes. [...] España, bajo la dirección de los virreyes de Nueva España, inició labores de exploración de las costas de California más al Norte para prevenir los establecimientos de otras potencias". (Temple Aguilar, 1993: 393)

27 "When the charter was finally signed, Rezanov and his field manager Baranof held domination over the American coast north of latitude fifty-five, the Aleutians. [...] They dreamed of making the Northern Pacific a Russian ocean [...]". (Rabling, 1966: 79-80)

28 A pesar de que Juan José Pérez estuvo impresionado por el valor estratégico de Nootka, no tomó posesión formal de la misma. Esto, a los pocos años, significó graves y negativas consecuencias diplomáticas para España, por causa de la posterior presencia, primero, de James Cook, y luego de la John Meares". (Gough, 1980: 94)

29 "On 20 May 1776, Galvez directed the Viceroy of New Spain, Antonio Maria Bucareli, to take decisive measures to stop Cook's expedition". (Gough, 1980: 94)

30 Las potencias contrarias al *mare clausum* hispano, sostenían que "la soberanía podía ejercitarse únicamente mediante la ocupación efectiva del territorio reclamado y bajo tal criterio jurídico se justificó el asentamiento en todos los territorios que los españoles no quisieron o no pudieron poblar [...]" (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 37). Es por esto que los españoles comenzaron apresuradamente a volver a reconocer sus dominios septentrionales.

31 "Until the late 1780's the Spanish kept to a coasting trade on their Pacific seaboard of the Americas, never stretching across the vast ocean separating America from Asia except on the Manila galleon that yearly took treasure and other western commodities on the long and hazardous track from Acapulco to Manila. [...] Finally, in 1786, Spain exported to China the first sea otter cargo from California". (Gough, 1980: 51)

32 "Nonetheless, the merchant ships engaged in the maritime fur trade of the Northwest Coast in the five years beginning in 1785 were mainly English". (Gough, 1980: 100)

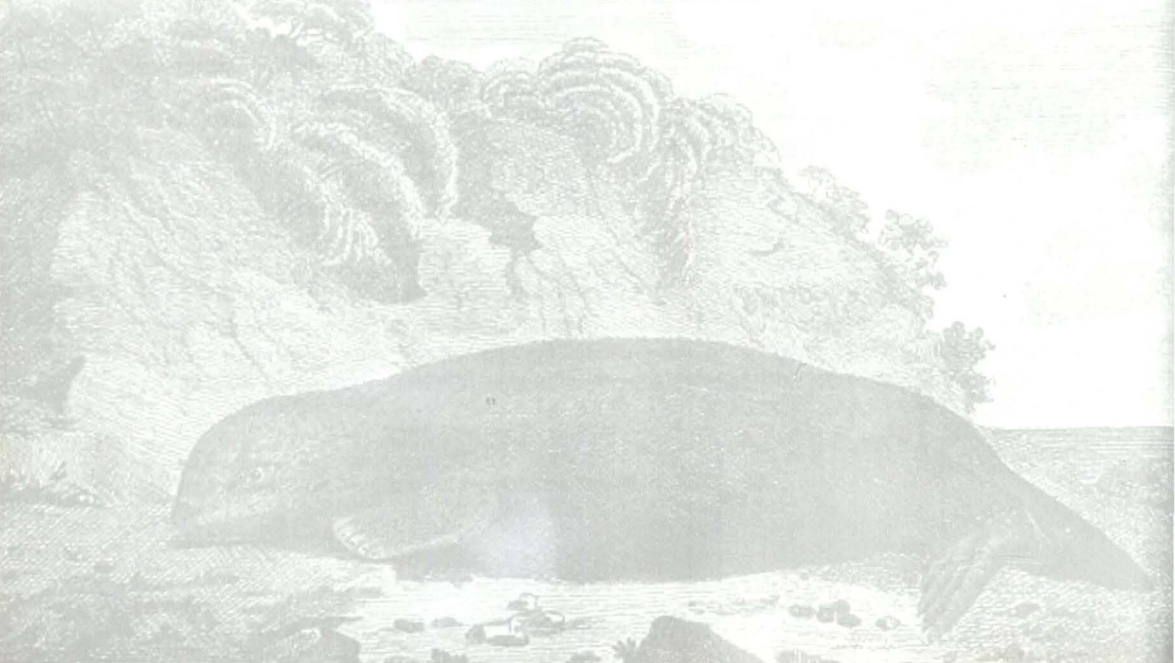
33 Para Bernabeu, Meares llegó a Nutka en 1785 y 1786. (De la Bodega y Quadra, 1990: 47)

34 "The immediate cause of the dispute between Britain and Spain for the distant dominion of the Northwest Coast was the thorny question of freedom of the seas. Spain reactionary and defensive, wanted to exclude rivals. Britain, industrial and expansive, championed the rights for all nations to trade on the high seas.

Bibliografía

- Bailyn, B. (2005). *Atlantic History: Concept and Contours*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Beerman, E. (1996). Manuel Quimper: un marino limeño en la costa oeste de Canadá. *Derroteros de la Mar del Sur*(4), 23-30.
- Cárdenas de la Peña, E. (1996). Juan Francisco de la Bodega y Quadra en San Blas de Nayarit. *Derroteros de la Mar del Sur*(4), 43-57.
- Crespo MacLennan, J. (2012). *Imperios. Auge y declive de Europa en el mundo, 1492-2012*. Galaxia Gutenberg.

- De Brossard, M. (2000). *Historia Marítima del Mundo.* (M. Córdoba, Trad.) Madrid, España: Edimat.
- De la Bodega y Quadra, J. (1990). *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El Descubrimiento del fin del mundo (1775-1792).* (S. Bernabeu Albert, Ed.) Madrid: Alianza Editorial.
- Elliot, J. (2006). *Empires of the Atlantic world: Britain and Spain in America, 1492-1830.* Yale University Press.
- Espinosa Laña, A. (1962). Historia Breve de las doctrinas socioeconómicas. *Mercurio Peruano, XLIII*(427), 427-445.
- González Diaz, F., & Lázaro de la Escosura, P. (2009). *Mare Clausum, Mare Liberum: la piratería en la América española.* Madrid: Ministerio de Cultura, Subdirección General de Publicaciones , Información y Documentación: UNESCO.
- Gough, B. (1980). *Distant Dominion. Britain and the Northwest Coast of North America, 1579-1809.* University of British Columbia Press.
- Hobsbawm, E. (2011). *La era de la revolución: 1789-1848* (Segunda ed.). Buenos Aires: Crítica.
- Inglis, R. (1995). Bodega and Vancouver: Protagonists at Nootka, 1792. *Derroteros de la Mar del Sur*(3), 65-81.
- Morrison, S., & Commager, H. (1950). *The Growth of the American Republic* (Vol. I). New York: Oxford University Press.
- Rabling, H. (1966). *Pioneers of the Pacific: the story of the South Seas.* Sydney: Angus and Robertson.
- Sánchez Montañes, E. (2012). Vivir en el fin del mundo. El asentamiento español en Nootka a finales del siglo XVIII. En A. Gullón Abao, & A. Gutiérrez Escudero, *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América* (Vol. 1, págs. 17-38). Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Sociedad Geográfica Española/Editorial Planeta. (2009). *Atlas de los Exploradores Españoles.* Barcelona: Sociedad Geográfica Española / Planeta.
- Suarez, M. (1993). Lima y el Sistema de Flotas en la primera mitad del siglo XVII. En J. Ortiz Sotelo (Ed.), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 noviembre 1991)* (págs. 377-386). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú - Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
- Temple Aguilar, E. (1993). Apostillas sobre el marino limeño Juan Francisco Bodega - La Quadra y Mollinedo. *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)* (págs. 389-395). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



El mar peruano
en la época de la Independencia



Reverendo Padre
ARMANDO NIETO VÉLEZ



El estudio de la acción de la Marina en la época de la Independencia debe referirme a las distintas fases de ese proceso. En primer término, el período realista (gobiernos de los virreyes Abascal y Pezuela); luego, el proyecto sanmartiniano, desde la Expedición Libertadora; el período de la Junta Gubernativa (tras la renuncia del Protector); y finalmente, la presencia de Bolívar en nuestro país.

Hacia el año 1818 sale de Cádiz una expedición compuesta de once transportes, escoltados por una fragata de guerra y un total de 2.500 hombres. Pero pronto se acumulan las adversidades sobre la flota española. Hay motines internos (incluso antes de llegar a Buenos Aires), escaramuzas con naves patriotas, escasez de personal naval, y sobre todo, se produce la audaz captura de la fragata "María Isabel", que había sido construida en Rusia. Todo ello hace que la expedición resulte un fracaso. Bartolomé Mitre comenta: "Fue un golpe de muerte para la metrópoli. Desde ese día (se refiere al 24 de octubre de 1818) las naves españolas perdieron para siempre el dominio del Pacífico.[1]

Expedición de Brown

En cambio, ya tres años antes, el gobierno libre de Buenos Aires, dirigido por Ignacio Álvarez Thomas, había acordado con el marino irlandés Guillermo Brown la partida de una expedición, enderezada al Pacífico sudamericano, compuesta por la fragata "Hércules", el bergantín "Santísima Trinidad", la corbeta "Halcón" y al queche "Constitución". Zarpan de Colonia (Banda Oriental) el 23 de octubre de 1815. Después de enfilar el difícil paso del estrecho de Magallanes, liberan prisioneros de la isla de Juan Fernández, y el 12 de enero de 1816 se hallan frente al Callao. Abascal, que califica esta expedición como "miserable piratería", confiesa que el gobierno del Virreinato se ve impotente para destruir al enemigo. La expedición de Brown ha servido para conocer de cerca las debilidades del gobierno de Lima. Brown le había escrito a Álvarez Thomas: "La causa de los americanos del Sud debe seguirse por un hombre que puede servirle con honor y vigor".

Primera expedición de Cochrane

Las victorias de Chacabuco y Maipú cambian el panorama político en la antigua Capitanía General de Chile. Las nuevas autoridades contratan al notable marino británico Tomás Alejandro Cochrane (1775-1860), quien será el verdadero organizador de la Marina chilena, junto con Manuel Blanco Encalada, que, si bien es argentino de nacimiento, ofrece enteramente su vida y servicios a Chile. Ambos comprenden que mientras el Perú se halle bajo el control de las fuerzas realistas, la independencia de Sudamérica no estará consolidada. Por tanto, habrá que reanudar la tarea de Brown, pero con mucha mayor amplitud y fuerza. Cochrane piensa no solamente en que debe aumentar el poderío naval con eficientes naves de guerra y personal adecuado, sino también en que la flota lleva un mensaje beligerante y proselitista a las poblaciones costeras del Perú.

El Director Bernardo O'Higgins enviará volantes y proclamas "a los naturales del Perú": "La Escuadra chilena, que tenéis a la vista de vuestros puertos, solo es la precursora de la grande expedición que va a fijar vuestra independencia"

Las expediciones dirigidas por Cochrane al Perú serán dos: la primera sale de Valparaíso el 14 de enero de 1819 y el 26 de marzo está frente al Callao. Días después, un observador desde el Morro Solar de Chorrillos comprueba que

hay cinco fragatas y un bergantín. Son, para citar los barcos principales: "San Martín", "Lautaro", "María Isabel" –que ahora ya se llama "O'Higgins"– y "Chacabuco". El bloqueo lo establece Cochrane el 1 de marzo de 1819. Ocupan la isla de San Lorenzo, donde liberan a una treintena de prisioneros de Chile y Buenos Aires "que estaban condenados a trabajar con grilletes en la cortadura de piedra" y apresan a ocho soldados del Virrey. Sin embargo, el ataque al mismo puerto del Callao resultó infructuoso.

Siguen el norte los barcos de Cochrane y a la altura de Huacho contactan con los que conducía Blanco Encalada en la segunda división. En esa caleta se unirá a los patriotas Francisco de Vidal, aún muchacho, pero que ya mostraba valentía y arrojo.

El desembarco provisional en Huacho ha servido para conocer de cerca a peruanos que venían ansiando a los expedicionarios que provienen del Sur. Ofrecen los lugareños valiosa información sobre la real situación de las poblaciones del litoral.

Gracias a los espías de la costa se entera Cochrane de que hay ricos comerciantes españoles hacia el norte (entre Huacho y Huambacho –la actual Chimbote–); y con ese estímulo aprovecha para apresar la barca norteamericana "Macedonia", que llevaba 70 mil pesos. Asimismo, en Supe apresa a la fragata francesa "Gazalla", en Samanco, con 60 mil pesos de la Compañía de Filipinas.



La tripulación de los barcos saqueó el puerto de Paita. La chusma, embriagada e incontrolada, asaltó y robó la iglesia parroquial y la profanó, a la manera de los antiguos piratas.

Finalizadas sus correrías, Cochrane regresó a Valparaíso el 16 de junio de 1819. Se ha cumplido en parte la tarea prevista: reconocer el litoral peruano, dominar moralmente a los realistas, quebrantar el comercio y tráfico marítimo de los españoles, (los que quedaban desmedrados y amedrentados en el Pacífico), repartir proclamas "a los naturales del Perú", sondear las inclinaciones de los habitantes del Virreinato.

Una adquisición importante fue haber ganado la participación de valerosos peruanos, como el ya citado Francisco de Vidal, el clérigo Cayetano Requena, Andrés Reyes, Juan Franco, José María Pagador y otros.

Segunda expedición de Cochrane

Lord Cochrane se dispuso a una segunda expedición. En ella se contaron distinguidos oficiales británicos, como Guillermo Miller (por segunda vez), Martín Jorge Guise, (Crosbla, Wilkinson). Sale de Valparaíso el 12 de setiembre de 1819. El arrogante marino escocés, a su llegada al Callao (27 de setiembre), le envía al virrey Joaquín de la Pezuela una desafiante carta, en que le anuncia un devastador ataque al puerto con los famosos cohetes "a la Congrave"

Los renombrados explosivos no dieron resultado: solo uno de cada seis funcionó; los otros, o tenían una dirección indebida, o quedaban cortos, o no reventaban en los puntos previstos, o simplemente no explotaban.

La expedición prosiguió viaje al Norte y aun llegó a Guayaquil. Regresó en dirección meridional. A la altura de Valdivia (40º de latitud Sur), Cochrane ordena el ataque al fuerte español, considerado también como inexpugnable; allí se distingue Francisco de Vidal, quien solo contaba 19 años. Fue un golpe de audacia increíble, que hizo pasar la célebre fortaleza a manos patriotas (5 de febrero de 1820).

Lord Cochrane había nacido en Escocia en 1775, hijo de un marino fracasado y neurótico, que intentó contrariar la vocación naval del joven inútilmente. Alejandro, a los 18 años, se embarca en naves de combate y toma parte en las guerras antinapoleónicas. Era audaz y enérgico, pero también orgulloso, autoritario y muy aficionado al dinero, al punto que muchas de las "presas" en el mar se destinaban a su ventaja personal. Sus críticos lo describen como marino díscolo y conflictivo.

Caído en desgracia en Inglaterra por acusaciones exageradas o calumniosas, va a buscarlo a su destierro de Boulegne-sur-mer el emisario de Chile independiente, Álvarez Condarco. Acepta entrar al servicio de Chile y viaja al continente sudamericano el 25 de noviembre de 1818; cabe resaltar que fue tan bien recibido en este país, que decide hacer de Chile su segunda patria. Blanco Encalada dimite y se pone a órdenes del nuevo Jefe.

La Expedición Libertadora

Entre tanto, el General José de San Martín, toma distancia de las luchas internas de su propio país, que amenazan con llevarlo a la anarquía.[2] Comprende que la independencia de Sudamérica tiene la prioridad y en esto coincide con O'Higgins. El 9 de noviembre de 1810 le escribe: "Tengo la orden de marchar a la capital, pero me parece imposible poderlo realizar [...]. Si no se emprende la expedición al Perú, todo se lo lleva el diablo". Así pues, San Martín se aparta de las luchas entre unitarios y federalistas, para dedicarse por entero a la preparación del Ejército de los Andes en vistas a la liberación del Perú.



Fortalecido en su jerarquía por el Acta de Rancagua (2 de abril de 1820), que es el apoyo decidido por parte de sus oficiales, San Martín cuenta con 2.500 hombres (entre infantería, artillería y caballería), que serán transportados por la Marina de Chile, organizada por O'Higgins, y efectivos de tierra (1.820 hombres). El 6 de mayo de 1828 es nombrado General en Jefe del Ejército Libertador.

Concluidas las tareas de organización, San Martín se despide de O'Higgins, cuyo cumpleaños era el 20 de agosto, y recibe de este dos pliegos: el nombramiento de Capitán General de Chile y una proclama al Ejército que se estaba embarcando.

El siguiente cuadro señala la composición de la Armada que saldría de Valparaíso:

Buques de guerra	Capitán de la nave
Navío "San Martín" (ex "Cumberland")	Wilkinson
Fragata "O'Higgins" (ex "María Isabel")	Cochrane
Fragata "Lautaro"	Guise
Corbeta "Independencia"	Forster
Bergantín "Araucano"	Carter
Bergantín "Galvarino" (ex "Hecate")	Spry
Goleta "Montezuma"	Young

La artillería de estos buques sumaba 231 cañones de distintos calibres. Además, se hallaban en el puerto 14 transportes: "Minerva", "Dolores", "Gaditena", "Consecuencia", "Emprendedora", "Santa Rosa" "Águila", "Potrillo", "Nancy", "Jarazana", "Perla", "Mackanna", "Peruana" y "Golondrina". Sumaban 4.840 toneladas. Asimismo, formaban parte de la Escuadra 11 cañoneros. En total: 32 naves, 23 jefes, 273 oficiales y 4.118 soldados.

Los barcos llevan víveres para seis meses, así como armamento y artículos de guerra suficientes para levantar un ejército de igual fuerza que el expedicionario.

La Escuadra Libertadora zarpa de Valparaíso el 21 de agosto de 1820, rumbo al Norte. Ciertamente, aquel puerto no había visto nunca antes ese espectáculo de 38 naves y sus blancas velas. Era el esfuerzo naval más grande visto en el Pacífico sudamericano. O'Higgins dijo entonces: "De estas cuatro tablas depende la muerte de América".[3]

No fue fácil mantener –ya en alta mar– el orden de la navegación. La *"marche en conserve"* de hecho no fue impecable; hubo adelantos y rezagos. Se extraviaron –en tiempos distintos– los transportes "Águila", "Santa Rosa" (justamente el 30 de agosto) y el "Araucano".

El 6 de setiembre se divisan los morros de Nazca y San Nicolás, coste que ya conocía Cochrane. Las naves han navegado entre Valparaíso y Pisco 1.200 millas náuticas (unos 2.200 km) en 17 días. El jueves 7 de setiembre están frente a Paracas. El lugar ya había sido aconsejado por los patriotas peruanos Riva-Agüero y el marino Carrasco cuando, en carta secreta de 1817, la escribían a San Martín diciéndole que había allí (en Paracas) "una excelente proporción para desembarcar".

"Para San Martín el día 8 de setiembre de 1820 fue el primer día de la libertad del Perú, lo que se reflejaría en la correspondencia oficial del Generalísimo. A partir de entonces se configura el período sanmartiniano de la historia del Perú, de poco más de dos años de duración, pero de gran trascendencia en el devenir de nuestro país".

El día 12 todo ha sido desembarcado. Lo hacen también San Martín y su Estado Mayor. Las tropas se despliegan hacia el pueblo de Pisco, pero también hacia Chincha, Ica y alrededores. Los lugareños comienzan a entregar, sin violencia alguna, elementos y recursos al Ejército Libertador. Hay un emocionante testimonio de la acogida favorable ofrecida por los peruanos a los recién llegados. Procede del oficial argentino Jerónimo Espejo:

> "Los hombres, las mujeres y hasta los negros esclavos de las haciendas, al presentarse como patriotas, muestran, a manera de pasaporte o comprobante de adhesión a la causa de la Patria, algunas de las innumerables proclamas que San Martín ha hecho desparramar en el Perú; proclamas que aquellas pobres gentes han conservado, ocultas y con la mayor cautela, como un talismán sagrado, envueltas en retazos de género o entre papeles, a raíz de sus carnes".

Para San Martín el día 8 de setiembre de 1820 fue el primer día de la libertad del Perú, lo que se reflejaría en la correspondencia oficial del Generalísimo. A partir de entonces se configura el período sanmartiniano de la historia del Perú, de poco más de dos años de duración, pero de gran trascendencia en el devenir de nuestro país.



La captura de la "Esmeralda"

Episodio dramático y novelesco de la historia naval de todos los tiempos fue la captura de la fragata de guerra "Esmeralda" de la Marina española, por personal de la flota libertadora, audazmente dirigido por Lord Cochrane.[4] Consistía el plan –según el propio protagonista– "en contar la fragata 'Esmeralda' que se hallaba al pie de las fortificaciones y de apoderar también de otro buque, a bordo del cual, según se me había informado, había sido embarcado un millón de pesos para ponerlos en salva en caso de necesidad. La consecuencia que de esto me esperaba era que los españoles rindiesen la capital o la abandonasen".

"Cochrane eligió para la tarea de inminente noche a 160 marineros y ochenta marinos, que se embarcaron en 14 botes. Unos y otros fueron escogidos de entre las tripulaciones de la "O'Higgins", la "Independencia" y el "Lautaro", que se mantenían fuera de la bahía del Callao".

Habiendo sido cuidadosamente preparada la atrevida empresa, en la tarde del 5 de noviembre de 1820 Cochrane hizo conocer a su gente una expresiva proclama, en que después de exhortar al coraje y a la resolución, mencionaba las ganancias que obtendrían. Esto último confirma el pragmatismo del marino británico. "El valor de todos los bajeles que se cogerán en el Callao os pertenecerá: se os dará la misma recompensa que los españoles ofrecieron en Lima a aquellos que capturan cualquiera de los buques de la Escuadra chilena".

Cochrane eligió para la tarea de inminente noche a 160 marineros y ochenta marinos, que se embarcaron en 14 botes. Unos y otros fueron escogidos de entre las tripulaciones de la "O'Higgins", la "Independencia" y el "Lautaro", que se mantenían fuera de la bahía del Callao.

A las 10 de la noche todo estaba listo. La primera división de botes iba mandada por Crosbie y la segunda por Guise; todos iban armados de machete y pistola, vestidos de blanco y una franja azul en el brazo izquierdo. A la media noche los asaltantes llegaron al costado de la fragata y la rodearon completamente, abordándole al mismo tiempo por diferentes puntos. Los españoles, que se hallaban durmiendo en sus cuadras, fueron tomados de sorpresa. Intentaron

"Al recibir en Ancón el General San Martín la noticia de la captura de la "Esmeralda" es grande su alegría y entusiasmo. Admira sin reservas la acción de Cochrane y sus hombres en la bahía del Callao; y le escribe a Torre Tagle:

"La balanza marítima está a mi favor y no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes".

defenderse, pero no lograron su empeño. Cochrane en su relato comprobó que en el abordaje murieron 11 de los atacantes, en tanto que fueron 160 las pérdidas de los realistas. El propio Cochrane recibió una grave herida en la refriega ("de la cual herida sufrí después por muchos sueños"). "Valor como el que mostraron nuestros valientes nunca lo había visto [...]. No hay tripulación de navío de línea inglés que pueda cumplir órdenes con mayor exactitud", dice Cochrane con admiración.

Al recibir en Ancón el General San Martín la noticia de la captura de la "Esmeralda" es grande su alegría y entusiasmo. Admira sin reservas la acción de Cochrane y sus hombres en la bahía del Callao; y le escribe a Torre Tagle: "La balanza marítima está a mi favor y no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes".

En cambio, el virrey Pezuela no puede ocultar su pesimismo ante el giro de los acontecimientos. Lamenta el consiguiente "acobardamiento y desaliento de mis tropas".

El hundimiento del navío "San ´Martín"

Un fatal contraste con la adquisición de la "Esmeralda" para la causa patriota fue lo sucedido el 16 de julio de 1821 con el navío "San Martín". Ante la escasez de trigo en Lima (que coincidió con la ocupación de la Capital por las fuerzas del Protector), Cochrane envía el "San Martín" a la bahía de Chorrillos para desembarcar el trigo cargado en Mollendo.

La falta de amarras, el viento y la marejada impulsaron el navío a las rocas con tal violencia, que terminó hundiéndose totalmente con toda su carga.

El apartamiento de Cochrane

No fue fácil ni fluida la relación entre San Martín y Lord Cochrane. Las marcadas diferencias de temperamento y carácter de uno y otro acentuaron las tensiones, que se agudizaron cuando entre marzo y agosto de 1821 se suceden los descontentos por causa de los pagos adeudados a los marinos de la Expedición Libertadora (oficiales y marinería). Cochrane inculpa al Protector por la demora en la paga a los marinos. Monteagudo (defendiendo a San Martín) replica a Cochrane acusándolo de haberse apropiado del dinero embarcado en Ancón (un total de 24.878 pesos). No hubo finalmente acuerdo.

El 10 de mayo de 1822 sale Cochrane del Callao y arriba al puerto de Valparaíso el 13 de junio.

Nacimiento de la Marina de Guerra del Perú

Puede darse como la fecha de creación de la Marina de Guerra peruana el 6 de octubre de 1821, en que San Martín y su ministro Monteagudo firman el decreto respectivo. A partir de entonces quedan como oficiales de la Armada Eduardo Carrasco, José Pascual de Vivero, Martín Jorge Guise, José Boterín, Juan Elcorobarrutia, Juan Iladoy, Esteban Salmón, Manuel de la Hiza, Manuel Sauri, Prunier García del Postigo, entre otros; y los que vinieron en la Expedición Libertadora: Hipólito Bouchard, Spry, Carter, Forster, Freeman, Jorge Young.[5]

Primeras Unidades de la Marina de Guerra (1821-1824)

Entre presas y adquisiciones se enumeran las siguientes embarcaciones:

- Pailebote "Castelli" (ex "Sacramento")
- Goleta "Macedonia"
- Goleta "Belgrano" (ex "Guerrero")
- Goleta "Montezuma"
- Goleta "Belcarce" (ex "Thais")
- Fragata "Guayas" (ex "Venganza")
- Fragata "Protector" (ex "Prueba")
- Bergantín "Congreso" (ex "Ulises")

Sobre la goleta "Sacramento", en cuya captura en Paita intervinieron –el 17 de marzo de 1821– los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, cabe recordar que dicho pailebote fue el primero en enarbolar la bandera de la Patria. Poco después apresó a la goleta "Macedonia".

Sucesos finales del período sanmartiniano

Manuel Blanco Encalada fue nombrado por San Martín jefe de la División Naval en organización, con el grado de Contralmirante. Reemplazado por el Mariscal Luis de la Cruz, del Ejército chileno, quedó creada una fuerte tensión con el Almirante Guise, defensor de la causa peruana.

Se crea la Junta Superior de Marina; se legisla el tema de las presas marítimas, y el ministro Monteagudo prepara la primera "Memoria de Marina", en la cual se lee: "La fuerza de la Marina es hoy tan imponente que casi nos hace olvidar el corto tiempo en que se ha formado. No solo basta para la defensa sino para la ofensiva".[6]

La época de Bolívar

A la salida de San Martín del Perú (20 de setiembre de 1822), la Junta Gubernativa (el Triunvirato de La Mar, Salazar y Alvarado) no fue feliz en sus decisiones, lo que llevó a una situación de desorden e indisciplina en el Ejército y la Marina, fracasando las expediciones a puertos intermedios. La pugna entre Torre Tagle y Riva Agüero agravó la situación. En ese momento se consideró que debía llamarse a Simón Bolívar, y así se hizo, porque se estimaba –con razón– que solo él podía culminar la campaña contra las fuerzas realistas, que dominaban la sierra sur del Perú. El Libertador llega a Lima en setiembre de 1823 y de inmediato se dispone a organizar la fase final de la emancipación. Guise, como autoridad naval superior, se dirige a Bolívar y le solicita "siquiera tres pagos para mi gente, a cuenta de nueve o diez que han devengado, solo en esta campaña. Yo sé muy bien que el Ejército tiene poco o nada de qué quejarse en cuento a subsistencia, y no encuentro razón para que a la Escuadra –que hace servicios no menos penosos que interesantes– se la trate con tanta desproporción".

El asedio del Real Felipe

Para los planes de Bolívar significó un grave contratiempo la traición del sargento Moyano, que al mando de tropas platenses capturó la fortaleza del Real Felipe del Callao (6 de abril de 1824). Los oficiales españoles Casariago, Monet y Rodil, con sus tropas, acusaron al legendario baluarte. Los buques de guerra peruanos no estaban entonces todos en la bahía; de modo que fueron tomados por los realistas la fragata "Guayas" y el bergantín "Balcarca", así como otras embarcaciones menores.

"Para los planes de Bolívar significó un grave contratiempo la traición del sargento Moyano, que al mando de tropas platenses capturó la fortaleza del Real Felipe del Callao (6 de abril de 1824)".

Pocos meses antes ocurrió el sacrificio de José Olaya Balandra, el pescador de Chorrillos, que en su modesto bote trasmitía las noticias de los patriotas del Callao y los de Lima, capital ocupada entonces por los realistas. Espiado por estos, fue detenido llevando una carta de Sucre a Narciso de la Colina. Aún torturado cruelmente en el palacio virreinal, no reveló los secretos que solo él conocía. Fue fusilado el 29 de junio de 1824 a las 11 p.m. en la Plaza Mayor. El recuerdo de Olaya persiste a través de los años. Cada 29 de junio se conmemora su heroísmo conjuntamente con la celebración litúrgica de San Pedro y San Pablo.

El Libertador, en el año crucial de 1823, dedicado plenamente a organizar y ejecutar su plan de la Campaña, no se muestra optimista frente a la función de la Marina. Llega a decir: "No puedo contar con ella para nada" (Carta al General Santander: Huamachuco, 6 de mayo de 1824). Tal vez influyó en él la relación y amistad del Almirante Martín Jorge Guise con el presidente Riva Agüero, que desconfiaba de Bolívar.

En el Real Felipe se hace cargo de la Fortaleza el Brigadier Rodil, nombrado Gobernador de la Plaza del Callao y Comandante General de la División de Lima. Hombre duro e intransigente, se vuelve todavía más implacable cuando se da cuenta de las agobiantes circunstancias que dominaban en los castillos: 3.200 hombres: 700/500 artilleros, 2 mil infantes, 200 de caballería, 300 zapadores... Y víveres solo para un año. A eso hay que añadir los civiles que se refugian detrás

"Finalmente diremos que los realistas que capitularon en Ayacucho regresaron a España a bordo de diversas naves, que los recogieron en el puerto de Quilca. La larga nómina de jefes, oficiales y tropa salió publicada en la "Gaceta del Gobierno" (independiente) de 1825".

de sus muros. El pesimismo de Rodil aumenta cuando recibe las noticias de la "infausta jornada de Junín" (6 de agosto) y la "desgracia" de la derrota de Ayacucho (9 de diciembre).

A esos reveses se añade el retiro, por parte de España, de la Escuadra del Pacífico. Sin embargo, Rodil está decidido, en su intransigencia y soberbia, a mantener tercamente su resistencia en el Real Felipe, cueste lo que cueste.

En su "Memoria del sitio del Callao", Rodil enumera los buques patriotas que colaboran con el ejército del General Bartolomé Salom en el bloqueo y asedio de la fortaleza. Son: bergantines "Montezuma", "Macedonia", "Congreso" y "Chimborazo"; corbetas "Limeña" y "Pichincha"; fragatas "María Isabel" y "Prueba", más tres lanchas cañoneras. Todas esas naves suman 171 cañones. En el lado realista Rodil cuenta con los bergantines "Moyano", "Constante", "Pezuela", "Ica" (o "Moquegua"). En total, 53 cañones.

El bloqueo es largo, desde el 10 de enero de 1825 hasta el 13 de enero de 1826. Se suceden como jefes del mismo los experimentados marinos Guise, Blanco Encalada e Illingroot. En determinados momentos ocurren descuidos en la estrictez de la operación, lo que motiva que Rodil reciba bastimentos y víveres por naves al servicio de los realistas. Incluso se llega en ocasiones no solo al cruce de disparos, sino a verdaderos combates. El Teniente realista Alonso San Julián (en junio de 1825) desata las iras de Rodil, al pasarse a las filas patriotas. En su memoria increpa "la traición" del oficial.

La prolongación de la resistencia de Rodil se ve agravada por la aparición de enfermedades de los sitiados (escorbuto, disentería, hidropesía), que los conducen finalmente a la muerte. Llega por último el momento fatal para Rodil: de la capitulación.

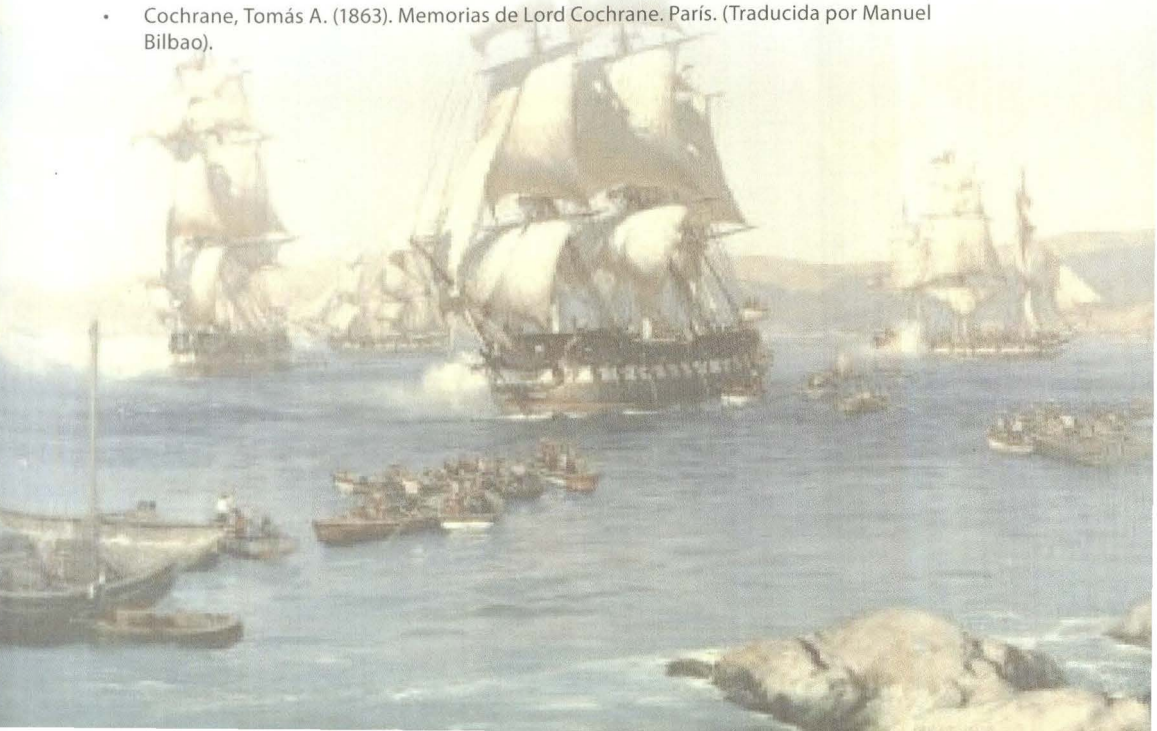
Finalmente diremos que los realistas que capitularon en Ayacucho regresaron a España a bordo de diversas naves, que los recogieron en el puerto de Quilca. La larga nómina de jefes, oficiales y tropa salió publicada en la "Gaceta del Gobierno" (independiente) de 1825.

Referencias

1. Bartolomé Mitre. *Historia de San Martín* (Buenos Aires, 1888) T. II, cap. 20, p. 2. 44
2. Se refiere a la exigencia de Rondeau, Director Supremo de las provincias del Río de la Plata, quien conminaba a San Martín a dirigirse de Mendoza a Buenos Aires.
3. Tomás D. Bernard. "Las concepciones navales de San Martín" (Bs. As.) cit. por J.A. de la Fuente Candamo, *Historia Marítima del Perú*, Tomo V, vol. 1, p. 287.
4. El vívido relato de esta atrevida acción naval se halla en las *Memorias de Lord Cochrane* (Paris, 1863), con prólogo de Manuel Bilbao, pp. 99-113.
5. En cambio, quedaron en la Marina de Chile los amigos de Cochrane: Crosbie, Wilkinson, Cobbat y Simpson.
6. Cit. por Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, 2ª. Ed. (Lima, 1924) p. 13.

Bibliografía

- De la Puente Candamo, José A. (1977). Historia Marítima del Perú. La Independencia – 1790 a 1826. Tomo V, vol. 1. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima.
- Vegas G., Manuel I. (1973). Historia Marítima de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924. 2ª. Edición. Ministerio de Marina, Lima.
- Cochrane, Tomás A. (1863). Memorias de Lord Cochrane. París. (Traducida por Manuel Bilbao).





Entrevista al Vicealmirante Luis Giampietri Rojas

Revista Oficial APEC Perú 2008

"A propósito de los 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico y el actual camino para ser el nuevo protagonista del eje comercial en el mundo, los beneficios de ser la Economía anfitriona del Foro APEC ya se sienten en el Perú".[1]

En el año 2008, el Perú fue anfitrión de la XVI Reunión de los Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). Foro de suma importancia para las mayores economías globales que bordean el majestuoso Océano Pacífico.

El Perú, país marítimo por geografía, historia y cultura, que en los últimos años ha emprendido un vigoroso crecimiento comercial, fue espectador y actor principal de esta magna reunión.

Al respecto, el Comité Editorial de la Revista de Marina, en el contexto celebrativo de los 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico, cree por conveniente transcribir parte de la entrevista que se le realizó al entonces Primer Vicepresidente de la República y Presidente de la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel Organizadora del Foro APEC Perú 2008; que nos demuestra la importancia global que este Océano ha adquirido a lo largo de sus 500 años de descubrimiento occidental.

1.- ¿Cómo asumió el encargo para presidir la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel, organizadora del Foro APEC Perú 2008?

Con mucho entusiasmo. Lo asumí como un reto, pues la oportunidad para el país era única. En el año 2007, mediante Resolución Suprema Nº 013-2007-PCM de enero de 2007, se constituyó la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel – CEAN APEC 2008, para organizar e implementar la logística de todas las reuniones que se realizaron durante el 2008, año de la Presidencia del Perú en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico.

Casi al final del camino puedo decir que estoy muy orgulloso de haber encontrado a un grupo humano tan comprometido, gracias al cual, las 129 reuniones del Foro resultaron todo un éxito. Así que agradezco profundamente a todo el Taskforce de la CEAN.

2.- ¿Cuántas personas y qué sectores estuvieron involucrados en llevar adelante el APEC Perú 2008?

La CEAN está conformada por 130 personas, que laboran en diferentes áreas: atención a las delegaciones y enlaces, alojamiento, acreditaciones, protocolo, operaciones, transporte de los delegados, salud, seguridad y prensa, entre otras. Además, dado que el foro APEC se desarrolló en once ciudades a nivel nacional, se promovió el empleo local, llegando a contar con el apoyo de 700 profesionales y técnicos en las ciudades de APEC.

Para la Cumbre de Líderes se sumaron al personal que laboró, aproximadamente, 500 personas, con lo que se puede afirmar que más de 1.300 peruanos de diversas especialidades, y de sectores tales como Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Turismo, así como Economía, entre otros, estuvieron involucrados no solo en la organización de las reuniones, sino también en la preparación de los contenidos temáticos que trataron los Altos Funcionarios, empresarios y Líderes a lo largo del año, ya que el APEC tiene un enfoque multidisciplinario en pro del desarrollo de la región Asia-Pacífico.

3.- ¿Cuál ha sido la participación de los gobiernos regionales en la organización de las reuniones al interior del país?

Los presidentes regionales han tenido una participación que es digna de resaltar, porque gracias a su interés, entusiasmo y compromiso, es que

ha sido posible la espléndida organización del Foro APEC en todas las ciudades. Hasta la población del Cusco, que en un inicio no se mostró tan receptiva, luego cambió de actitud gracias a que se entendió que la organización de este certamen internacional, único en su género, era un trabajo no solo del Gobierno, sino de cada uno de los peruanos, quienes ahora –estoy seguro– ya mostramos una actitud más unida y comprometida con el desarrollo de nuestro país.

4.- ¿Cómo ha sido la respuesta del empresariado nacional en el apoyo a la organización del evento?

El apoyo de la empresa peruana ha sido importante, debido a que la CEAN APEC impulsó desde el inicio una política de auspicios para captar sponsors o patrocinadores. Esta política –que también fue adoptada para el Foro APEC 2007, realizado en Australia– dio buenos resultados, permitiendo el apoyo en la organización de importantes empresas privadas.

De otro lado, el asesoramiento que ha dado el Consejo Consultivo Empresarial de APEC, ABAC, a través de su presidente, ha significado un gran apoyo en la organización del Foro. Este consejo permanente de asesoría permite al sector privado proporcionar recomendaciones, tanto a los Líderes como a los diferentes ministros y comités de trabajo del APEC, sobre temas de interés y preocupación de los empresarios.



5.- ¿Cómo ha percibido la opinión de los diferentes Delegados acerca del Perú, como Economía anfitriona?

Los Delegados se van satisfechos con la imagen que les ofrece el Perú: la de un país cálido, con gente amable que vela porque su estadía sea grata, y eso se ha reflejado en todos los servicios que se les prestó, desde la atención de nuestro personal de la CEAN APEC, hasta los servicios de los hoteles y restaurantes, que fueron de primera calidad. Pero, sobre todo, en la precepción comercial hacia nuestro país: una oportunidad de negocio para la región del Asia-Pacífico.

Economías como Vietnam y Singapur, entre otras, han elogiado la organización del Foro y nos han mostrado su agradecimiento, porque ahora dicen conocer más del Perú, gracias a los eventos culturales y sociales organizados para ellos.

6.- En diferentes ocasiones ha hablado sobre la importancia del Perú como Hub o centro entre el Asia y América Latina, debido a su estratégica ubicación geográfica. ¿El Estado peruano está avanzando en este sentido?

Sí. Considero que al impulsar la modernización de los puertos del país a través de las concesiones, mejorar el sistema aeroportuario, simplificar los trámites aduaneros mediante los procedimientos en línea, al agilizar los procesos de exportación e importación con la zona del Asia-Pacífico, el Estado peruano, en un mediano y largo plazo, estará en condiciones de ser un país más competitivo para aprovechar al máximo esa ventaja geográfica y poder ser Hub de América Latina y, siendo un poco más ambiciosos, de la región Asia-Pacífico.

7.- Las Economías Miembro valoran de modo especial la seguridad en las reuniones del Foro. ¿Hasta qué punto cumplimos con estas exigencias en APEC Perú 2008?

Al cien por ciento, debido a que los representantes de las Economías que vienen para la Cumbre de Líderes son extremadamente exigentes y rigurosos en los estándares de los sistemas de seguridad. En el año hemos tenido dos visitas de las delegaciones de las 21 Economías para tratar este tema. Visitaron e inspeccionaron las sedes donde se realizarían

las reuniones durante la Semana Cumbre, simularon la llegada de los Líderes en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" y en el Grupo Aéreo Nº 8, y sostuvieron reuniones bilaterales con el Taskforce de la CEAN APEC, tratando al detalle los aspectos de la seguridad, entre otros relacionados con la organización del Foro.

8.- ¿Qué beneficios a largo plazo traerá el hecho de haber organizado el Foro APEC en el Perú?

Puedo hablar de beneficios a corto, mediano y largo plazo. A corto plazo creo que cada ciudad que ha sido sede del Foro APEC se ha visto beneficiada con los arreglos de las calles y principales avenidas, así como de las divisas dejadas en cada ciudad por alojamiento, alimentación y transporte de los Delegados. A mediano plazo los beneficios se sentirán gracias a los acuerdos comerciales que se han firmado y que definitivamente se seguirán firmando con las Economías que integran la región, los cuales facilitan las transacciones comerciales, las inversiones, y comprometen a los Líderes del Foro a impulsar la cooperación económica y tecnológica en aras del desarrollo de todas las Economías del APEC. A largo plazo, nuestro país, al ser reconocido como anfitrión de las economías del Asia-Pacífico, la región económica más importante del mundo, verá fortalecidas sus relaciones diplomáticas y económicas.

9.- Las reuniones regionales de la Cumbre generaron expectativa entre las poblaciones. ¿Se podría decir que los peruanos se movilizaron a nivel comercial y empresarial?

Definitivamente, la descentralización del Foro APEC promovió junto a estas reuniones una gran movilización comercial y empresarial en cada ciudad donde se llevó a cabo. En Arequipa, por ejemplo, donde se desarrollaron las reuniones de Mujeres Líderes de APEC, las empresarias y microempresarias peruanas, así como de otros países como Chile, lograron cerrar negocios hasta por un millón y medio de dólares.

El Foro APEC sirvió para que los Delegados y empresarios conozcan los productos exportables peruanos y tomen contacto directo con los productores locales en cada ciudad. Esto fue posible gracias a la iniciativa de los gobiernos regionales, que promovieron ferias y exposiciones que se montaban en paralelo a las reuniones en las sedes respectivas, de tal

manera que los Delegados tenían la oportunidad de apreciar directamente los productos potenciales que tiene nuestro país, así como las muestras culturales y los principales atractivos turísticos.

Del mismo modo, el movimiento hotelero y gastronómico fue intenso en todas las ciudades sede. En Chiclayo, por ejemplo, luego de las reuniones de PYME, en el mes de agosto, se registraron divisas por más de tres millones de dólares por concepto de alojamiento, alimentación y transporte de los Delegados, según un reporte de la Cámara de Comercio de Lambayeque. Similar crecimiento de la industria hotelera se registró en otras ciudades, con lo cual se demuestra que el Foro APEC dinamizó la economía de nuestro país.

Referencia

1. Giampietri Rojas, L. (Noviembre de 2008). APEC Perú 2008. Lima, Perú: Banco de la Nación, Cofide, Distriluz, Egasa, Electroperú, Enapu, Fonafe, Fondo MIVIVIENDA, Sedapal.



Importancia de las operaciones de ayuda humanitaria
a través de medios navales



Capitán de Navío
OSCAR TORRICO INFANTAS



En las últimas décadas, las dimensiones, frecuencias y complejidad de los desastres naturales se han incrementado. Varios países han sido afectados por huracanes, tormentas tropicales, inundaciones, terremotos y tsunamis, acontecimientos que han traído consigo muerte y destrucción a nuestras costas y áreas ribereñas, afectando en algunos de los casos a poblaciones indefensas y desprotegidas.

Recientes experiencias han demostrado la necesidad de fortalecer las capacidades y el alistamiento de medios locales, regionales e internacionales, con la finalidad de responder de forma eficaz y coordinada ante los efectos de los desastres naturales, proveyendo la ayuda humanitaria necesaria para apoyar a las poblaciones afectadas.

En el caso de América del Sur, los sismos que han ocasionado mayores desastres en los últimos años, han ocurrido en las costas del Pacífico Sur, debido al hundimiento de la placa de Nasca dentro de la placa sudamericana. Los últimos eventos sísmicos de gran magnitud con posterior tsunami, que ocasionaron pérdidas de vidas y daños materiales, se dieron en las ciudades de Arequipa-Perú (2001), Pisco-Perú (2007) y Talcahuano-Chile (2010).

Asimismo, el continente americano también se ha visto afectado por la ocurrencia de huracanes, tormentas tropicales e inundaciones, especialmente en la región del Caribe, Centro y Norte América, amenazando a poblaciones que no se encontraban preparadas para enfrentar estos problemas. El caso de "Catrina" y sus efectos en la población de New Orleans, así como "Sandy" y los daños a las poblaciones de la costa este de los Estados Unidos, nos demuestra que la ayuda debe llegar rápidamente; de lo contrario, no será útil. Todos los años somos testigos de cómo estos fenómenos climatológicos afectan a los países insulares, algunos de ellos con limitados niveles de desarrollo en infraestructura, medios y recursos, en donde la ayuda, cooperación y coordinación se hacen imprescindibles, como lo ocurrido en Haití en el año 2010.

El Perú se encuentra en un riesgo constante de ocurrencia de desastres naturales, al encontrarse en el llamado Cinturón de Fuego del Pacífico, principalmente de movimientos sísmicos que producen, entre otras calamidades, la interrupción de las vías de comunicación terrestre y la destrucción de los servicios públicos esenciales como agua potable, energía eléctrica y comunicaciones, colapsando incluso la capacidad de los servicios médicos y facilidades aeroportuarias.

Debido a la magnitud de estos efectos, la necesidad de mantener un convoy logístico de ayuda por vía marítima se hace imprescindible, y el contar con medios navales de transporte, tanto de carga como de personas, con asistencia médica, hospitales a bordo, autogeneración de agua y energía eléctrica, se convierte en una capacidad indispensable para el país.

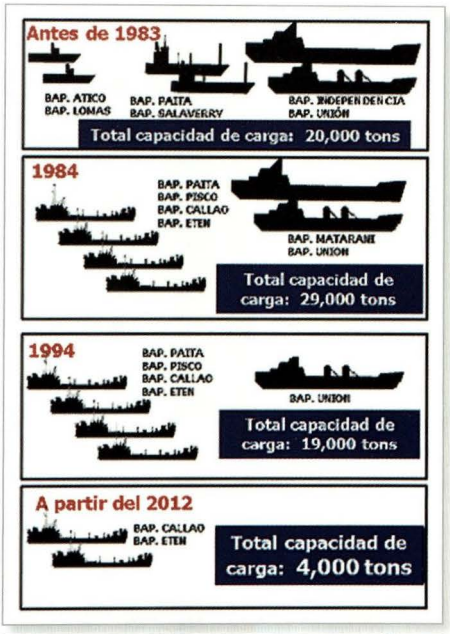
Lamentablemente, el Perú ha ido perdiendo paulatinamente la capacidad de soporte logístico y transporte. En las últimas décadas, como se puede apreciar en el cuadro, se ha reducido nuestra capacidad de transporte en cinco veces a la capacidad que teníamos a inicio de los años ochenta. Algunas de las unidades con que contaba la Marina en esa época, del tipo LSM (*Landing Ship Medium*) y LST (*Landing Ship Tank)* participaron en las operaciones de apoyo a la población que sufrió los efectos del Fenómeno del Niño en la zona norte del país, y fueron reemplazadas por unidades de segundo uso del tipo LST de la Clase Terrebonne Parish.

Es así que en la actualidad la Marina cuenta con menos unidades de desembarco y una menor capacidad de transporte, tanto de personal como de carga. Estos buques han participado activamente en las operaciones de ayuda humanitaria y en apoyo a los damnificados del terremoto de Pisco en el año 2007; y debido al tiempo de operación y empleo, puesto que están próximas a cumplir sesenta (60) años de servicio, se encuentran en el término de su vida útil operacional,

perdiendo el país esta capacidad estratégica de ayuda humanitaria y apoyo ante desastres naturales.

Si consideramos las características de estas unidades navales, relacionadas con su capacidad de movilidad, capacidad de reacción, de transportar grandes volúmenes de carga, autosostenibilidad, autonomía y permanencia en las zonas de desastre, así como la posibilidad de establecer refugios y Centros de Coordinación y Control, podemos inferir que estas capacidades representan un factor relevante y una fortaleza incomparable para participar en Ayuda Humanitaria en cualquier escenario.

Una demostración clara de esta capacidad ha sido puesta en escena durante las labores de ayuda humanitaria durante el terremoto de Pisco, en el año 2007, donde los medios navales transportaron 200 veces más ayuda en víveres, ropa, agua y medicinas que otros medios militares y civiles.





BAP Paita.

Importancia de la construcción de buques logísticos multipropósito

Esta situación ha llevado consigo a que, en el corto plazo, se haya tomado la decisión de concretar la reposición de las unidades de transporte y soporte logístico que han sido empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria en los últimos años. En tal sentido, el anuncio del Sr. Presidente de la Republica, el 8 de octubre, como conmemoración por el 191º aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y el 133º aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, ha signado el reinicio de la construcción naval de alto bordo en





Casco del Camberra.

el país, y permitirá en ese tiempo poder contar con unidades de transporte de personal y materiales, para ser empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria tanto en el país como en el extranjero.

Las Marinas del mundo están orientando su esfuerzo a adquirir esta capacidad o a incrementarla; ejemplos como el caso de las Marinas europeas en la construcción de Buques Logísticos Multipropósitos realizados por la Marina Militar Italiana (MMI), la Armada Española, así como las Armadas del Asia Pacífico, Australia, Indonesia e India, por citar algunos casos, son la tendencia mundial en operaciones de ayuda humanitaria.

El concepto predominante en la mayoría de estos buques es la estructura modular, así como la versatilidad y flexibilidad de poder ser empleados en otras operaciones navales derivadas de las tareas básicas del Poder Naval.

Del mismo modo, y al igual que la evaluación hecha por la Marina de Guerra del Perú, la Armada de Chile optó para reemplazar al BACH "Valdivia", LST de la Clase Newport, cuya participación en apoyo a las operaciones como consecuencia del terremoto y posterior tsunami en el área de central de Chile del 2010 resultó en daños a su estructura, la adquisición de una unidad del tipo LPD (Landing Platform Dock) de segundo uso, el ex-Foudre (L-9011), buque de la Clase TCD (*Transports de Chalands de Débarquement*) de la Marina francesa.

En el caso de Australia, el reemplazo de sus antiguas unidades Clase Newport (HMAS "Manoora" y HMAS "Kanimbia"), y después de un intenso debate en el

sector Defensa de ese país, debido a la pérdida de esa capacidad, se ha materializado a través del contrato de construcción de dos unidades, por parte de los astilleros NAVANTIA de España, de la Clase Camberra, de 27.800 toneladas, del tipo LHD (*Landing Helicopter Dock)*, los mismos que entrarán en servicio en la Real Marina de Australia (RAN) a finales del 2013 y 2015 respectivamente. Asimismo, para reducir los efectos de la pérdida de la capacidad de soporte logístico y transporte, mientras entran en servicio las dos nuevas unidades, la RAN adquirió a inicios de 2011 una unidad de segundo uso, de la Clase Bay, a la Real Armada Inglesa, de 16.000 toneladas, comisionada como el HMAS "Choules".



Diseño del Camberra.



BAA Galicia.

El HMAS "Manoora" y el HMAS "Kanimbia" participaron activamente no solo en misiones de ayuda humanitaria, en el área de Oceanía, sino en la Misión de Asistencia Regional en las Islas Salomón, en el 2003, brindando soporte médico y asistencia a las unidades en tierra, y en apoyo a la Fuerza de Estabilización Internacional de las Naciones Unidas (International Stabilisation Force - ISF) en Timor del Este en el 2006.

Para la Armada de Indonesia la opción de poseer esta capacidad estratégica de transporte y ayuda humanitaria se concretó a mediados de la década pasada con la construcción de cuatro Unidades del tipo LPD Clase Makassar, diseñadas a partir del modelo de la Clase Tanjung Dalpele (KRI 972) (KRI - Kapal Perang Repu-



Contrucción del Makassar.

blik Indonesia, Buque de la República de Indonesia), de la misma Marina, convertido en buque hospital. Las dos primeras unidades fueron construidas por Daesun Shipbuilding & Engineering en Busan, Corea del Sur, y las dos siguientes por los astilleros PT PAL de Indonesia, con asistencia técnica de Dae Sun.

El primero de esta clase, el KRI Makassar, fue lanzado en diciembre de 2006 y comisionado en abril del 2007, mientras que el segundo, en agosto de 2007. Las otras dos unidades, a las cuales se les efectuaron mejoras en la estructura y con un diseño semi-stealth, se les acondicionó para servir de buque de Comando y Control, entrando en servicio en la Marina de Indonesia en el año 2009 y 2010 respectivamente.

Las principales características de estas unidades se detallan a continuación:

- Eslora: 122 m
- Manga: 22 m
- Calado: 4.9 m
- Desplaz. estándar: 7.300 TM
- Hélices: dos, más una Hélice de maniobra (*Bow Thruster*)
- Propulsión: CODAD (Combinación diesel y diesel)
- Hangar: para dos helicópteros medianos
- Tripulación: 126
- Cap. de Transporte: 500 (incluida la tripulación), dos LCVP, 35 vehículos tácticos medianos

La tarea principal asignada a estas unidades es la de transporte de material, vehículos y personal, asistiendo a poblaciones en caso de desastres y necesidad de apoyo humanitario.

La Armada Española optó como complemento de sus unidades de transporte y apoyo logístico de la Clase Newport, el LST "Hernán Cortés" (retirado en el 2009) y LST "Pizarro", la construcción a mediados de los años 90, mediante un acuerdo de cooperación con Holanda, de los buques LPD "Galicia" y LPD

"Castilla", de 13.000 toneladas de desplazamiento en los astilleros de Empresa Nacional Bazán (hoy NAVANTIA).

Estas unidades fueron concebidas para el transporte de vehículos tácticos y tropa, operando como unidades anfibias (BAA -Buque de Asalto Anfibio), empleándose en misiones que incluyen operaciones de mantenimiento de la paz, ayuda humanitaria y apoyo médico.



Diseño del Buque multipropósito.



Diseño artistico del buque.

Construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA)

La construcción de los primeros dos Buques Logísticos Multipropósitos se encuentra alineada con el Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra. Estas unidades, de aproximadamente 10.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, están previstas para ser construidas en los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A., en el Callao, convirtiéndose en los buques de mayor desplazamiento construidos en el Pacífico Sur. A la culminación de los trabajos de construcción, el Estado habrá recuperado la capacidad estratégica de proveer ayuda humanitaria en caso de desastres.

Asimismo, la capacidad que tendrán estas unidades permitirá, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Efectuar operaciones de apoyo al Sistema de Defensa Civil para casos de desastres naturales;
- Participar en acciones cívicas y atenciones médicas;
- Participar en operaciones de cabotaje y apoyo al desarrollo de los Gobiernos Regionales.

- Brindar apoyo logístico a diversas entidades de la administración pública, transportando contenedores, combustible y carga de diferente índole para las poblaciones del litoral nacional.
- Participar en operaciones de apoyo helitransportadas y evacuaciones aeromédicas en zonas declaradas en emergencia;
- Efectuar transporte de material y vehículos tácticos, así como lanchas del tipo LCVP (Landing Craft, Vehicle and Personnel) y patrulleras costeras.
- Realizar operaciones de Interdicción Marítimo (MIO) en apoyo a la Autoridad Marítima Nacional.

Beneficios del proyecto:

Dentro de los múltiples beneficios que se lograrán, se destacan los siguientes:

a. Retorno a la capacidad de construcción de buques de alto bordo.

b. Desarrollo de la industria naval, que es estratégica, la cual integra el Desarrollo y la Defensa, produciendo un efecto multiplicador del aparato productivo de bienes y servicios.

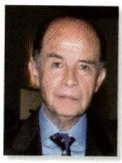
c. Se generarán puestos de trabajo durante la construcción para más de 1.000 personas, en forma de empleo directo y el doble en empleos indirectos.

d. Se efectuará transferencia y actualización tecnológica en el Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A.

Bibliografía

- Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú.
- Servicio Industrial de la Marina. SIMA Perú.
- Revista "Passadico", año XXII, Número 30, 2010 de la Marina de Brasil.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 115, Noviembre de 2010.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 117, Setiembre de 2012.
- http://www.naval-technology.com/projects/makassar-class-landing-platform-docks/makassar-class-landing-platform-docks1.html
- http://www.navy.gov.au/news/first-lhd-hull-arrives-australia
- http://www.navy.gov.au/fleet/ships-boats-craft/lhd
- http://www.pal.co.id/v5/product/index.php?act=detail_product&p_id=52&page=P_1
- http://www.armada.mde.es

50 años de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO



Presidía la Comisión Cultural del Centro Naval del Perú el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, a la sazón Comandante del BAP "Rodríguez", destructor escolta. En inolvidable sesión del CNP, presidida por entonces por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, expuso el Comandante Villena la idea de crear una Comisión conducente a escribir la historia del Mar Peruano, lo cual era proyecto compartido desde tiempo antes con el Capitán de Navío Julio José Elías Murguía, por entonces Director del Museo Naval. El notable historiador Elías llevaba en el cargo cinco años desde la fundación del Museo el 14 de noviembre de 1958.

La iniciativa fue acogida inicialmente con cierto escepticismo, dada la magnitud de la empresa, y ambos Comandantes expusieron un plan de trabajo bocetado en las siguientes áreas: Científica, Histórica, Biográfica, Monográfica y Diccionario; venían además comprometiendo oficiosamente a científicos e historiadores que, efectivamente, fueron después autores de lo que hoy se conoce como la Historia Marítima del Perú.



Corría el año 1963 y era ministro de Marina el Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, quien en el folleto de pre-publicación expresó:

"Me complace mucho como miembro de la Marina, el anuncio de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, de poner dentro de breve plazo en manos de investigadores, profesores, estudiantes y, sobre todo, del gran público nacional y extranjero, los primeros volúmenes de la colección que ha planeado. Puede lisonjearse la Comisión y quienes colaboran con ella, de haber hecho, con profundo y atinado sentido, un programa general como nunca antes ha existido, por la perspectiva que ha adoptado para su elaboración.

> *Sabemos de haberse realizado una búsqueda casi exhaustiva de documentos auténticos y en gran parte inéditos en bibliotecas, museos y archivos, tanto nacionales como extranjeros, especialmente hispanos, sin descuidar la investigación de las fuentes conservadas en nuestro Museo Naval, empeño que arrojó mucha luz sobre sucesos y causas del pasado, rescatando muchos acontecimientos para revivirlos".*

Constituye parte de esta historia, si se quiere anécdota, el hecho siguiente: con el fin de trabajar el proyecto bajo encubrimiento a bordo del BAP "Rodríguez", el Comandante Villena instituyó una oficina denominada "A-H-M" ("Avance–Hombre–Máquina"), siglas que tenían relación con el recorrido integral del BAP "Rodríguez", importantísimo trabajo realizado por el SIMA, con apoyo de la Armada de los Estados Unidos de América, y que ciertamente fue una reconstrucción de esta noble unidad, producto de lo cual le significó muchos años de vida adicionales. Paralelamente, tales iniciales respondían a "Avance–Historia–Marítima" y el arduo trabajo que significó desde entonces a bordo, como virtual sucursal de la oficina que funcionaba en el Centro Naval.

¿Qué era la Oficina del Centro Naval?

Gerenciada por el Comandante Villena y dos auxiliares que fielmente cumplían sus disposiciones y encargos, además del Oficial Secretario del buque, era dentro de las instalaciones del Club, un lugar aparte, que se distinguía por

un letrero circular iluminado – muy modesto, en colores marrón, verde y azul– donde destacaba un navegante mochica en su caballito de totora. Puede considerarse esta oficina el estopín de la gran carga que significó la Historia Marítima del Perú. Las coordinaciones iniciales, las consultas telefónicas e innumerable documentación perfectamente clasificada y archivada, hacían que el trabajo a bordo fuera de horario se extendiera hasta lo inverosímil. Víctor Tipiana y Jesús Alva pueden dar fe de este aserto. El primero de ellos continuó sirviendo en este proyecto de antigua navegación, virtual nave que ha contado con dotaciones de valía esplendorosa en la ciencia, la historia, el calor humano.


EL MAR
Gran Personaje
La vieja y profunda historia del Mar Peruano, revivida para usted por un equipo de connotados historiadores y científicos.
Auspiciada por la Marina de Guerra del Perú, patrocinada por el Centro Naval del Perú y el Museo Naval. No tiene fines de lucro.
Una obra escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones

En el contexto de la labor inicial, la financiación fue vital engranaje en tanto se comprometía a historiadores y científicos en el proyecto. Así, con tan solo un afiche y un talonario de suscripciones, el Comandante Villena me encargó realizar exposiciones itinerantes, buque por buque; los de superficie fondeados en la rada exterior, los submarinos, en su hábitat en la Base Naval, dependencias donde estuvieran, y eventualmente, también, asaltos al paso, vía inscripción callejera. No hay cómo negar que la respuesta de los Oficiales fue halagadora y aceptaron en gran mayoría y con meritorio espíritu naval que un descuento mensual, durante dilatado periodo, afectara sus (nuestros) siempre magros sueldos.

Las sesiones de trabajo de la Comisión se daban en diversas locaciones, entre ellas la Dirección General de Economía en el Ministerio de Marina, en la avenida Salaverry; otras veces en los más diversos lugares, aunque frecuentemente en el Centro Naval.

Creada la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, por iniciativa, como se ha comentado, del Centro Naval del Perú y el Museo Naval del Perú, iniciada la financiación y en prospección los descuentos que hacían posible el proyecto, se realizaron sucesivas sesiones de trabajo, que signaron el derrotero.

Resulta difícil describir la algarabía que suscitó la aparición del primer libro de la colección, Tomo I – Volumen I, intitulado "El Mar, Gran Personaje". Sus autores son el Dr. Georg Petersen Gaulke, el Ing. Ramón Mugica Martínez y el

Dr. Jorge Sánchez Romero. Antes de ello, por Decreto Supremo Nº 016-72 del 25 de octubre de 1972, la Historia Marítima del Perú fue declarada de interés científico y cultural.

Presidía el Centro Naval del Perú el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien quedó nominado como Presidente de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. Su introducción en el primer libro dice lo siguiente:

> *"Cuando en el mes de octubre de 1963, el Centro Naval del Perú y el Museo Naval concibieron la idea de escribir la Historia Marítima del Perú, quienes recibimos la misión de constituir la comisión encargada de su preparación y ejecución, comprendimos que teníamos por delante una tarea no solo de enorme magnitud sino también de excepcional trascendencia".*

El entonces ministro de Marina, Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero, da continuidad a la introducción y escribe:

> *"Desde el año 1963, cuando el Centro Naval del Perú y el Museo Naval formularon la iniciativa de preparar y editar la Historia Marítima del Perú, el Ministerio de Marina alentó y apoyó el empeño (...) con que ha trabajado la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y que ha sido volcado en una experiencia sin precedentes en la bibliografía científica e histórica del Mar Peruano".*

A continuación, es conocido por todos los marinos el prólogo que escribió el Dr. José Luis Bustamante y Rivero (65 páginas), ex presidente de la República, personaje que mostró siempre gran interés por el proyecto. Sus primeras palabras dicen así:

> *"Una vez más la Armada Nacional, bajo la iniciativa de dos conspicuos organismos suyos: el Centro Naval del Perú y el Museo Naval, encuentra la ocasión de ofrecer al pueblo peruano un testimonio de su tradicional interés por exaltar los valores históricos del país. Y auspiciar actividades documentales que signifiquen una afirmación de nuestra nacionalidad. Con el apoyo del Ministerio de Marina y la colaboración de una Comisión integrada por reputados historiógrafos e investigadores especializados, los organismos navales ya aludidos han culminado el propósito – concebido en 1963– de dar publicidad a una obra de largo aliento, la Historia Marítima del Perú, cuya presentación se me ha hecho el honor de encomendarme".*

Consta de seis secciones y la sexta concluye así:

> *"La Marina de Guerra ha cumplido una tarea de promoción afortunada y meritoria. Ha demostrado, ante todo, una loable inquietud intelectual que la*

mueve a eslabonar la especialidad técnico–naval propia de su Instituto con otras altas labores del espíritu conexas con el Mar, en el noble terreno de la ciencia y la historia. Ha probado, asimismo, la amplitud de sus concepciones sociales al hermanar en una misma mesa de trabajo a colaboradores civiles y navales, confundidos en el común propósito de ofrecer a la Nación un libro donde se investiga las esencias de la peruanidad".



Diez años después, transcurrido el periodo de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, el Decreto Supremo 015-73 del 17 de octubre de 1973, crea, bajo los auspicios del Ministerio de Marina, el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, como entidad de derecho privado. Con Resolución Ministerial 0754-74 MASG del 10 de mayo de 1974, se aprobó el estatuto del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

La primera parte de la Historia Marítima del Perú consta de un total de doce volúmenes. Años después se empezó a trabajar la segunda parte. En tales circunstancias era ministro de Marina el Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, quien apoyó sustantivamente esta segunda etapa.

Escribió el ministro un hermoso Proemio, al presentarse el primer libro de tal etapa, documento que se inicia con las siguientes palabras:

"La figura de un navegante mochica surcando el mar en un caballito de totora, destacaba en un pequeño letrero luminoso de forma circular, que existía hace 20 años en una oficina del Centro Naval del Callao, local donde funcionara la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, entidad precursora del actual Instituto.

Desde entonces es mucho lo que ha navegado e iluminado el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Recordamos que fue justamente en los salones del club donde un grupo de Oficiales de Marina, en conjunción con directivos del Museo Naval del Perú, propiciaron la idea que germinaría después en lo que es hoy la hermosa rea-

lidad de la Historia Marítima del Perú [...]. Y es que en ese Mar, en sus abismos inexplorados, en las rutas que surcan los navíos, en esa gran masa líquida dadora de vida, que en lontananza besa el firmamento y lo condiciona; en ese Mar de nuestros padres, heredad de nuestros hijos, en ese nuestro Mar, radica el futuro de la Patria". (15 de diciembre de 1983)

Meses antes, el 13 de mayo de 1983, el Dr. José Luis Bustamante y Rivero dirigió a la Institución una carta al ser informado de que la Historia Marítima del Perú se encontraba ad portas de la segunda etapa. Debemos recordar ello en tanto su interés y emoción en la obra, que así continuaba una navegación histórica.

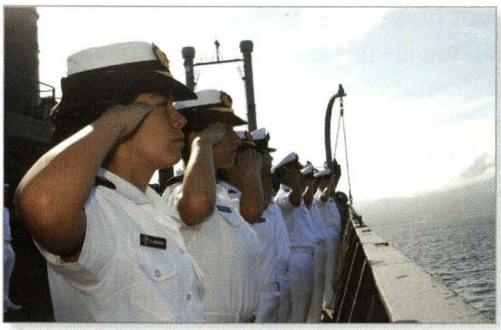
Dos meses después de la carta mencionada en el párrafo precedente, tuvo lugar en el Centro Naval del Perú una ceremonia referida a la aparición de la segunda parte de la Historia Marítima del Perú, cuya organización tuve el honor de compartir con el señor Comandante Juan Manuel Castro – Harth, quien fue siempre "hombre de 24 horas" (la frase es de Luis Alberto Sánchez). Entusiasta y laborioso, infaltable en las sesiones de trabajo del fascinante emprendimiento editorial, el Comandante Castro – Harth derrochaba siempre fino buen humor y fue un verdadero placer trabajar con él en la organización de este evento y en muchas otras ocasiones. El entonces presidente de la República, Fernando Belaúnde Terry, asistió a este evento, que tuvo como expositor al Dr. Raúl Palacios Rodríguez. Abrió el acto el Almirante Federico Salmón, y era ministro de Marina el Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi. Cerró la programación el arquitecto Belaúnde, quien fue y será siempre un presidente de la República cuyo recuerdo perdura en quienes lo conocimos y en quienes escucharon de él el fervor que mostraba por nuestro Gran Almirante Grau, el sumo respeto hacia la Institución Naval y todo lo que tuviera que ver con nuestra Marina, ora en actos formales bajo techo, ora en el astillero del SIMA, infaltable en el lanzamiento de unidades allí erigidas; celo y acercamiento que no tuvo después, ni de lejos, quien le sucedió en Palacio de Gobierno dos años después de tan inolvidable presentación.

El Comandante Francisco Quiroz Tafur, colaborador en la tarea, acuñó una frase que bien lo dice todo: "Una obra escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones".

Decálogo de la Calidad



Capitán de Navío
JORGE BENZAQUEN DE LAS CASAS



Al pensar en calidad, hay varios aspectos que deben tomarse en cuenta y que concuerdan con lo sostenido por los gurús más connotados, entre los que podemos mencionar a Walter A. Shewart, W. Edwards Deming, Joseph M. Juran, Philips B. Crosby, Armand V. Feigenbaum, Kauro Ishikawa y Genichi Taguchi, entre otros.

Sus diferentes puntos de vista coinciden en dos aspectos muy importantes: el primero, es que el producto, sea un bien o un servicio, debe satisfacer los requerimientos de los clientes; y el segundo, es que la elaboración del producto se realiza a través de un proceso. Evaluar solo la calidad del producto es un error. Uno debe considerar que procesos malos pueden entregar productos buenos o malos, pero procesos buenos siempre darán productos buenos.

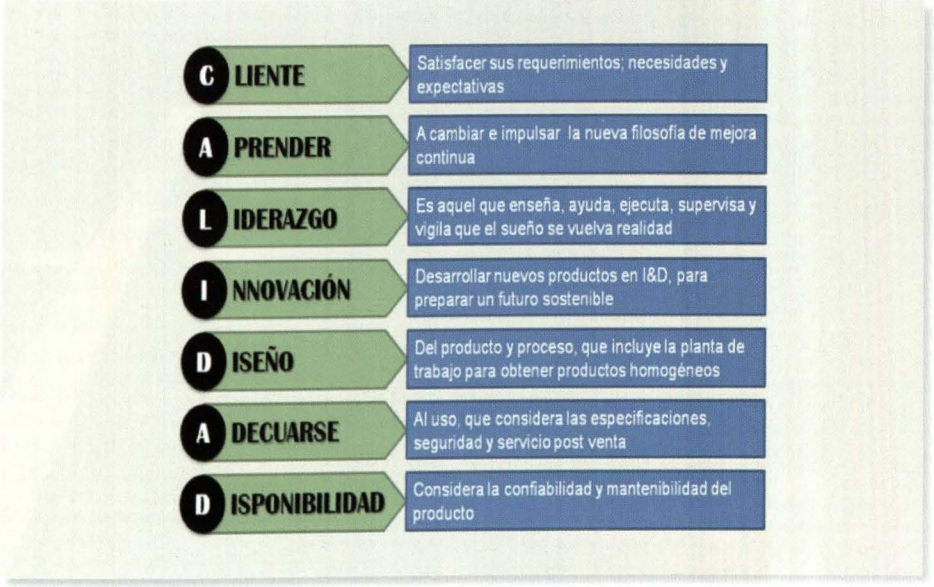
Satisfacer el requerimiento del cliente involucra necesariamente tomar en cuenta su percepción, necesidades y expectativas, las cuales deben ser cumplidas y, mejor aún superadas, siendo necesario que las organizaciones se enfoquen hacia la perspectiva de los clientes. La calidad del producto es relativa a los consumidores y al mercado, pero la calidad en los procesos no es relativa: debemos hacer las cosas bien desde el primer momento.

Una manera bastante simple de entender la calidad, deriva de las letras que componen la palabra "C A L I D A D", las cuales nos ayudarán a tener presente sus aspectos más importantes. La "C" de CLIENTE para satisfacer y exceder sus requerimientos, considerando sus necesidades y expectativas. La "A" de APRENDER, porque es importante aprender a cambiar para ser impulsores de la nueva filosofía que tiene que darse en la empresa para mejorar la calidad. Es necesario, aprender mediante la capacitación y el entrenamiento, para hacer los trabajos correctamente, pues no se trata de que cada uno haga solamente lo mejor que puede: hace falta que las personas sepan lo que deben hacer. La "L" de LIDERAZGO, considerando como esencial el que para alcanzar la excelencia de la empresa es necesario el involucramiento del líder en el proceso de mejora continua. El gerente general desempeña ese papel: él sueña, ejecuta, ayuda y supervisa. La "I" de INNOVACIÓN; para innovar tenemos que investigar con el fin de desarrollar nuevos productos y preparar un futuro sostenible. Es necesario tener fe en el mañana e incluir a todos en el proyecto del cambio, ya que la calidad no es tarea de una persona o un grupo: es de toda la empresa. La "D" de DISEÑO, que nos hace pensar en lo importante que es traducir adecuadamente los requerimientos del cliente en el lenguaje de la empresa; es decir, determinar los requisitos del producto y del proceso. El producto es el fiel reflejo de la empresa, y no hay que olvidar a su primo hermano, el proceso: ¿cómo hago el producto? El proceso tiene que considerar a la planta con su tecnología y al trabajo con el conocimiento, los cuales deben buscar obtener



productos homogéneos. Administrando correctamente nuestros procesos es cómo podemos reducir los costos, disminuyendo así reprocesos, errores, demoras, mermas, obstáculos y logrando un mejor empleo del tiempo, de las máquinas, de los materiales, del personal y de los demás recursos. Adicionalmente, esta reducción de costos permitirá mejorar nuestra productividad y capturar más y nuevos mercados con precios más atractivos y productos de mejor calidad, lo que traerá evidentemente una mejor situación de la empresa y nos permitirá ser más competitivos. La "A" de ADECUARSE, ¿a qué? al uso; ¿de quién? del cliente; con las especificaciones, la seguridad y el servicio post venta que este necesita. Por último, tenemos la segunda "D" de DISPONIBILIDAD, que nos hace pensar inmediatamente en la confiabilidad y mantenibilidad de ambas características inherentes al producto, que reflejan el tiempo que podemos utilizarlo sin tener problemas, y en el caso de que estos llegaran a producirse, es el tiempo que va a pasar hasta que se restituya el estado operativo.

Recuerde que cada persona en la empresa, desde el gerente general hasta el último de los trabajadores, debe estar involucrado en la calidad; por tanto, es un reto para la empresa lograr un cambio de actitud donde lo que predomine sea la calidad y no la cantidad, teniendo presente que no hay producto que no tenga un proceso y que productos buenos pueden elaborarse con procesos malos, pero de procesos buenos jamás se podrá hacer productos malos.





Los Proyectos de Inversión Pública: su desarrollo e impacto positivo en el bienestar del Personal y la Familia Naval



Teniente Primero
ROSARIO PAJARES MAC LEOD



Introducción

Actualmente las entidades de los sectores del Gobierno que administran recursos públicos[1], se rigen por el SNIP (Sistema Nacional de Inversión Pública), y sus tres principales instrumentos normativos son la Ley N° 27293 y sus modificatorias, su reglamento y la Directiva General del SNIP. Este sistema administrativo del Estado es catalogado muchas veces como poco flexible; sin embargo, podríamos considerarlo a su vez como "eficiencia en el gasto", con muy buenos resultados de impactos positivos.

La Marina de Guerra del Perú, como órgano de ejecución del Ministerio de Defensa, y este a su vez como entidad del sector público del Gobierno, no se encuentra ajena en el cumplimiento de la normatividad vigente del sistema administrativo para el desarrollo del gasto de su presupuesto.

Los recursos económicos destinados a la ejecución de los proyectos, pueden ser obtenidos mediante los aportes de empresas privadas o fundaciones, presupuesto regular institucional, fondos asignados por el Gobierno para proyectos de inversión pública (PIP), y los fondos captados por disposición de bienes inmuebles de propiedad de la Institución.

Es en esta forma que la Marina de Guerra del Perú da cumplimiento a los planes institucionales, como el plan de largo plazo (COMGEMAR 0993-2010, de fecha 09 de diciembre de 2010), además de formular y ejecutar los proyectos de inversión orientados a cumplir diversos objetivos contemplados por la Institución en las diferentes áreas de interés.

Sin embargo, en estos últimos años la Institución ha orientado los esfuerzos al desarrollo de *proyectos de inversión pública*[2], dirigidos a satisfacer la atención oportuna de las necesidades de salud, educación, vivienda, a favor del Personal Naval y de sus familiares.

Desarrollo de los proyectos

Con la finalidad de poder desarrollar el tema, es necesario citar las fases que constituyen la elaboración de un proyecto de inversión, siendo estas:

1. Fase de pre-inversión: se evalúa la conveniencia de desarrollar el proyecto, basándose en la identificación del problema, para una futura toma de decisiones de inversión. No todos los proyectos requieren el mismo nivel de análisis técnico; estos variarán dependiendo de los montos de inversión, siendo claro que: a mayor magnitud de inversión, es mayor la necesidad de información y estudios técnicos.

Escala de estudios:

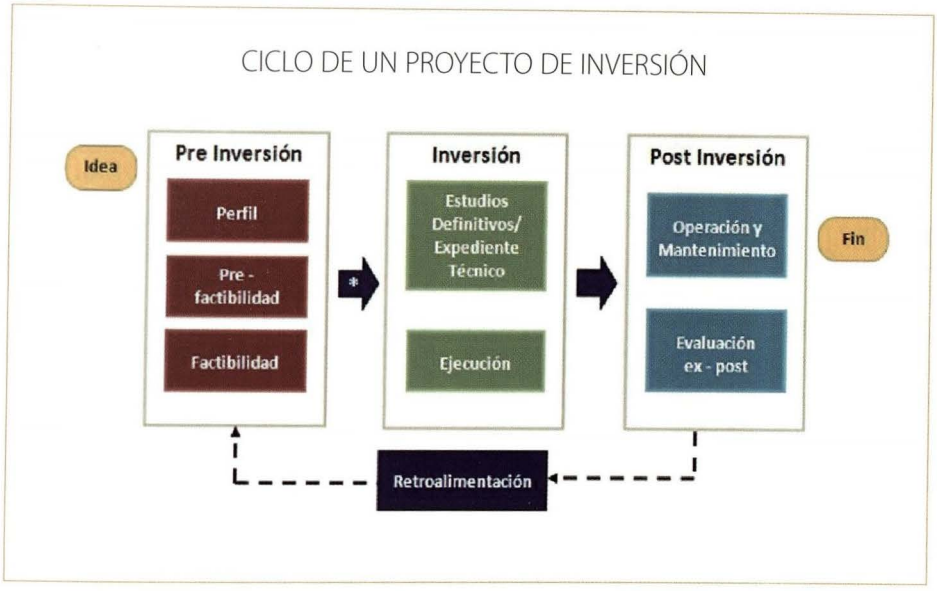
MONTO DE UN PROYECTO	ESTUDIOS REQUERIDOS
Hasta S/. 1'200.000	Perfil simplificado
Mayor a S/. 1'200.000 Hasta S/. 10'000.000	Perfil
Mayor a S/. 10'000.000	Factibilidad

Fuente: MEF – Ministerio de Economía y Finanzas

En esta fase se declara la viabilidad (aceptación del proyecto), requisito para dar inicio a la ejecución del proyecto.

2. Fase de inversión: se diseña el desarrollo del estudio definitivo, expediente técnico u otro documento equivalente, y la ejecución del proyecto mismo (que debe ceñirse a los parámetros con los cuales fue declarado viable).

3. Fase de post-inversión: comprende la operación y mantenimiento del PIP ejecutado, así como la evaluación "expost" (beneficios-resultados).



Es preocupación constante de la Institución desarrollar proyectos de inversión; es en este contexto, que la calidad del proyecto se medirá en la eficacia, eficiencia e impacto en el ámbito naval. Todos estos esfuerzos están orientados de forma directa o indirectamente, asegurando la salud y bienestar de cada miembro de la Institución, garantizándoles la disponibilidad para el servicio, bienestar físico y psicológico, así como la de sus beneficiarios; no obstante, es apreciable la capacidad de la Marina para proveer bienes y servicios con estándares adecuados, acordes con sus necesidades y requerimientos.

Los PIP en la Marina de Guerra del Perú: Organización y Planificación

La Dirección de Proyectos Navales es la entidad responsable de la formulación de los proyectos de inversión pública de la Institución, así como de los procedimientos para la correcta formulación de los estudios en la etapa de pre-inversión.

Formulación:

La formulación de la fase inicial —etapa de pre-inversión— corresponde a las unidades y dependencias, quienes solicitan, mediante un estudio de Estado Mayor, la aprobación del concepto del proyecto, vía su Comandancia o Dirección General, la cual dará su aprobación siempre y cuando el proyecto esté alineado con los planes estratégicos institucionales.

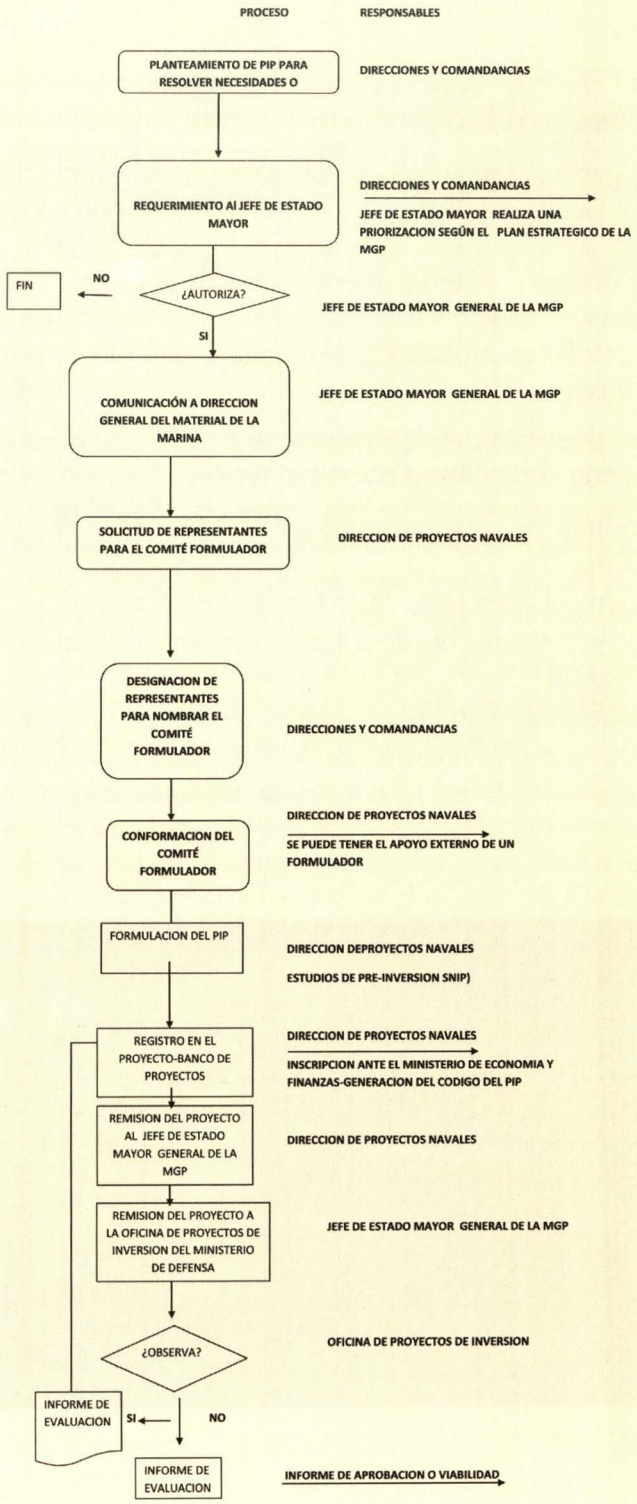
La Dirección de Proyectos Navales, vía Secretaría de la Comandancia General de la Marina, registrará el proyecto de inversión ante el Ministerio de Economía y Finanzas, así como remitirá el estudio de pre-inversión a la División de Proyectos de Inversión del Estado Mayor General de la Marina, a fin de iniciar el trámite administrativo vía Secretaría de la Comandancia General de la Marina ante la Oficina de Proyectos de Inversión del Ministerio de Defensa (OPI-MINDEF) para su evaluación; sin embargo, esta oficina podrá observar el estudio, aprobarlo, establecer otro nivel de estudio, declarar la viabilidad o rechazar el proyecto.

No podemos dejar de mencionar que para los proyectos de inversión del sector salud y educación, la viabilidad del proyecto será aprobada por la oficina de proyectos de inversión de cada sector, debido a la complejidad en la verificación de las normas técnicas. Finalmente, una vez declarados viables o aprobados, es importante tener en cuenta la vigencia, que será de tres años posterior a esta; y en caso de que no hubiese pasado a la siguiente fase, que es la de inversión, el estudio deberá ser evaluado nuevamente.

Ejecución:

La ejecución de los proyectos está a cargo de los órganos ejecutores, que corresponden a las direcciones técnicas de la Institución, quienes serán las responsables de elaborar el expediente técnico. Los órganos ejecutores deben elaborar el informe de cierre de PIP luego de que este haya sido ejecutado y liquidado, para posteriormente remitirlo a la Dirección de Proyectos Navales.

FLUJO DEL PROCESO PARA LA FORMULACION DE UN PROYECTO DE INVERSION



Fuente: DIRECTIVA PARA NORMAR LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE INVERSIONES EN LA MGP –DIMATEMAR Nº 07-2010.

Proyectos desarrollados

Los proyectos generan satisfacción en los beneficiarios —todos los miembros de la Marina de Guerra del Perú—, quienes al mismo tiempo hacen extensivos estos beneficios a los familiares. Es tangible el logro de "impacto positivo" en los estándares de vida y acceso a diversos servicios, al ser orientado el gasto a proyectos destinados a aumentar las capacidades en el aspecto de bienestar, así como contemplando oportunidades de desarrollo que van de la mano con el avance tecnológico.

Al respecto, no podemos dejar de mencionar los últimos proyectos en el aspecto de bienestar desarrollados por la Institución:

- Construcción de 32 departamentos para oficiales en la Villa Naval de San Luis-San Borja.
- Construcción del Liceo Naval "Juan Fanning" en el distrito de Chorrillos
- Ampliación y mejoramiento de la infraestructura de la Villa Naval "Teniente Clavero" - Iquitos.
- Implementación del Sistema Informático de Gestión Hospitalaria.
- Construcción e implementación de viviendas para personal subalterno de la Estación Naval "El Salto" – Tumbes (obra en ejecución).



Proyecto de viviendas.

Es importante señalar que nuestra Institución sigue apostando por proyectos destinados a la ampliación y mejoramiento en infraestructura educativa, salud y vivienda, proyectos que se encuentran en un avance administrativo considerable para su próxima ejecución, como es el caso del proyecto destinado a la construcción del nuevo policlínico de San Borja, proyecto con el cual se logrará descentralizar los servicios de salud, ampliando las coberturas de la zona sur de la ciudad.

Conclusiones

La ejecución de los proyectos representa una oportunidad de inversión en la conveniencia de la priorización y optimización de los recursos económicos de la Marina de Guerra del Perú. No podemos dejar de mencionar que contamos con el apoyo y la preocupación constante de nuestra Institución, que agota los esfuerzos en la ejecución de cada proyecto, permitiendo de esta manera la generación de un conjunto de beneficios relacionados con el mayor recurso: su Personal.

Como integrantes de la Institución, debemos reconocer y contribuir a ser parte de este crecimiento organizacional, acorde con los planes estratégicos, objetivos institucionales y los lineamientos sectoriales.

Cabe resaltar que los proyectos anteriormente mencionados están diseñados para plantear mejoras, aumento de capacidades, así como alternativas de solución a problemas que eventualmente pudieran suscitarse. En tales proyectos



LN Fanny.

se reflejan resultados en cantidad, calidad y oportunidad, a disposición de todos y cada uno de los integrantes de nuestra Institución.

Dado el carácter social de los proyectos desarrollados por la Marina de Guerra del Perú, debemos dejar en un segundo plano la valorización monetaria de los beneficios; no obstante ello, es siempre importante la evaluación del costo-efectividad, buscando generar impactos positivos en una línea de tiempo no muy lejana, garantizando su sostenibilidad institucional, técnica, financiera y social.

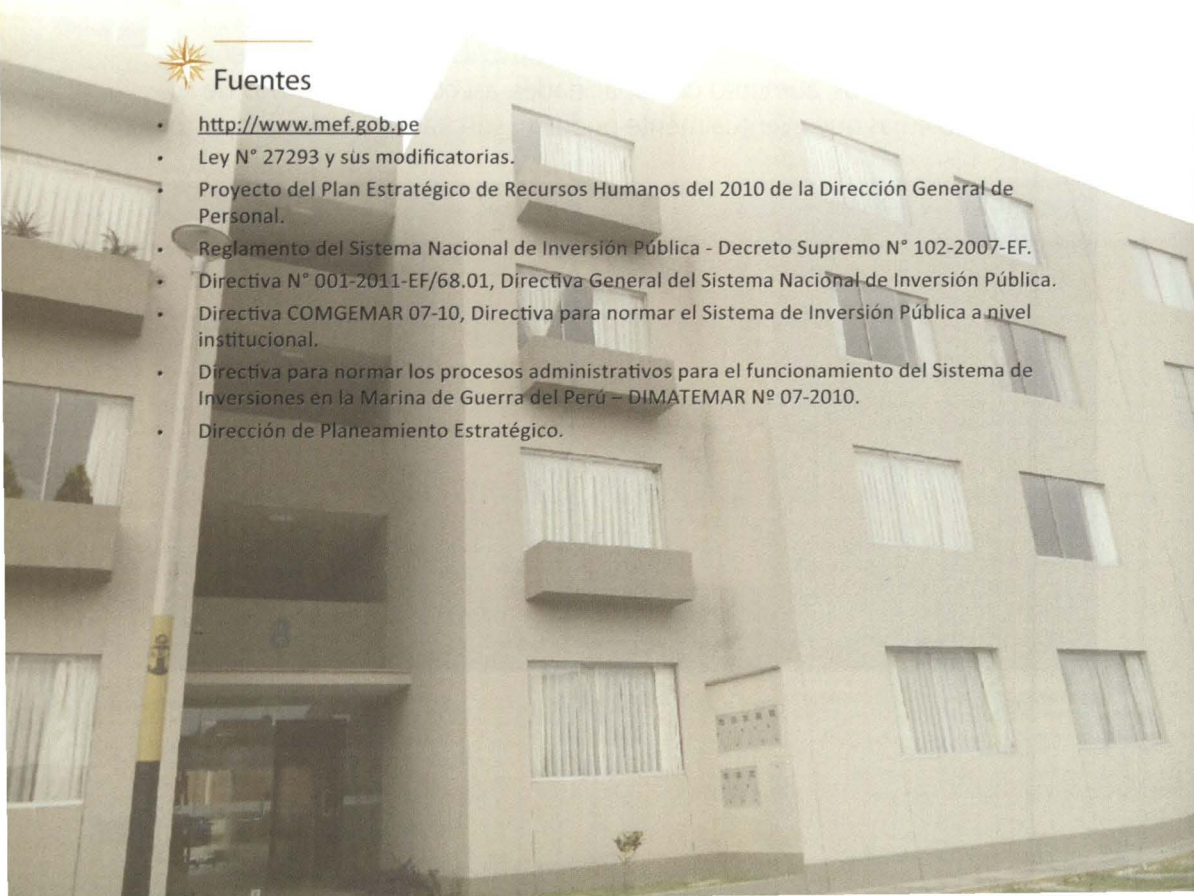
Referencias

1 Se consideran *recursos públicos* a todos los recursos financieros y no financieros de propiedad del Estado o administrados por las entidades del sector público. Los recursos financieros comprenden todas las fuentes de financiamiento.

2 Los *Proyectos de Inversión Pública* (PIP), son intervenciones limitadas en el tiempo, con el fin de crear, ampliar, mejorar o recuperar la capacidad productora o de provisión de bienes o servicios de una entidad.

Fuentes

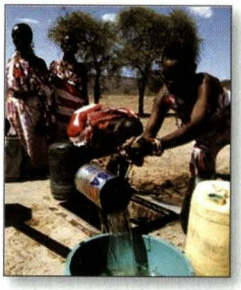
- http://www.mef.gob.pe
- Ley N° 27293 y sus modificatorias.
- Proyecto del Plan Estratégico de Recursos Humanos del 2010 de la Dirección General de Personal.
- Reglamento del Sistema Nacional de Inversión Pública - Decreto Supremo N° 102-2007-EF.
- Directiva N° 001-2011-EF/68.01, Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Directiva COMGEMAR 07-10, Directiva para normar el Sistema de Inversión Pública a nivel institucional.
- Directiva para normar los procesos administrativos para el funcionamiento del Sistema de Inversiones en la Marina de Guerra del Perú – DIMATEMAR Nº 07-2010.
- Dirección de Planeamiento Estratégico.



El rol de la Marina de Guerra del Perú ante la escasez de agua y alimentos en el siglo XXI



Capitán de Corbeta
PEDRO IRIARTE CHÁVEZ



Escasez de agua en África. Periodista Manuel Freytas. Informe Especial IAR, Noticias 2011.

Ya es una realidad en varias partes del mundo. Únicamente el 2,5% del agua del planeta es dulce, y menos de la mitad está disponible para ser utilizada. Actualmente más de 1.200 millones de personas, sobre todo en América Latina, África y Asia, sufren la escasez del vital elemento de alguna forma. Según el Fondo de Población de Naciones Unidas, dentro de 25 años una de cada tres personas en la Tierra tendrá poca agua o nada. El recurso natural más preciado de todos tiende a escasear conforme aumenta la población en el mundo. En el Perú, las disputas sociales por agua ascienden a 49, según la Autoridad Nacional del Agua (ANA).

Según un informe elaborado por el Fondo para la Población de las Naciones Unidas (UNFPA, por sus siglas en inglés), la población mundial alcanzó, el 31 de octubre de 2011, la suma de 7.000 millones de habitantes, mil millones más que hace 12 años. La consecuencia lógica: a mayor población, mayor consumo de recursos claves para subsistir. ¿Y qué sucede cuando estos empiezan a escasear o se usan para otros fines?

Las obvias consecuencias de esta escasez (desertificación, menos producción de alimentos, aumento de enfermedades infecciosas y destrucción de ecosistemas),

ya es motivo de tensiones políticas y sociales internas en Latinoamérica, tal como ocurrió hace pocos años en Bolivia, donde la privatización del agua potable de Cochabamba, alzó a su gente en una revuelta que acabó con varios muertos y con la ciudad en estado de sitio.

Estos mismos problemas internos se transformarán pronto en conflictos internacionales, cuando se acentúe aún más la diferencia entre países ricos en agua y los que no cuentan con grandes reservas.

Lo cierto es que la economía peruana va en aumento, y con ella la demanda del recurso clave para vivir. La problemática del agua, en ese sentido, parece ser un hecho más concreto que gaseoso. Lo paradójico es que se trata de un recurso vital para la subsistencia, pues gracias a ella existen todas las formas de vida conocidas en la Tierra. Un imprescindible elemento que corre el riesgo de desaparecer por la irresponsabilidad del hombre.

De acuerdo con muchos expertos, el marco totalizado de la "gran guerra" que se avecina en un futuro será por el control del agua potable y alimentos.

Esta es la tesis que desarrolla un reciente informe elaborado por el Ejército canadiense, titulado "El contexto de la futura seguridad 2008-2030", donde adelantan algunas iniciativas para amortiguar o controlar parte de lo que ya se prevé que va a ocurrir.

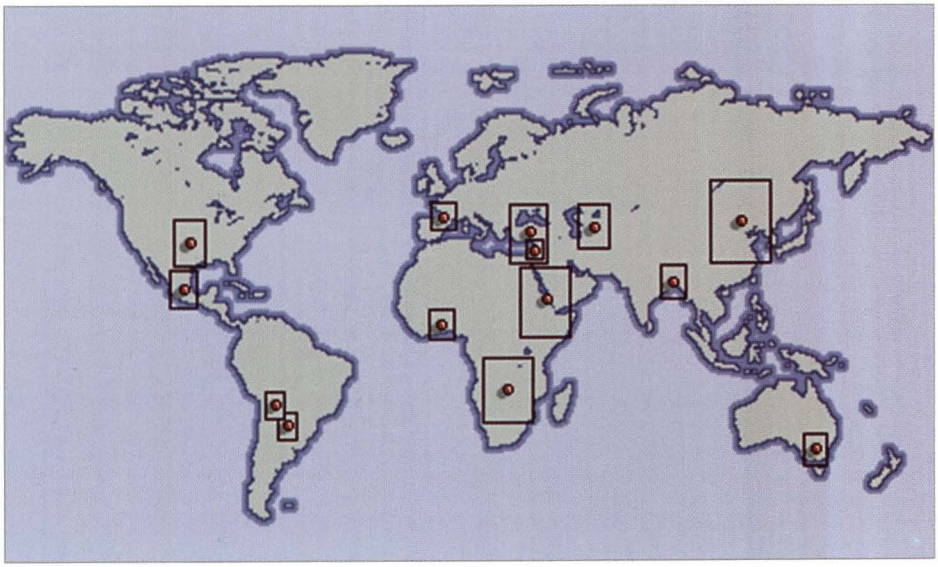


Fuente: Diario "La República" 2010. Artículo titulado "Un mundo perfecto".

"Las Fuerzas Armadas se están preparando para responder a los cuatro rincones del planeta, debido a las guerras regionales y eventuales hechos violentos por la competencia de los recursos naturales. Las futuras operaciones militares debidas a la multiplicación de motines provocados por el hambre darán lugar a intensos combates", señala el documento militar canadiense.

Según el informe, entre los numerosos factores de desestabilización del planeta para los próximos años, el impacto ambiental ocupa el centro de atención. "En todo el mundo tendrán lugar fenómenos meteorológicos cada vez más violentos y cada vez más vinculados al cambio climático, que exigirán intervenciones militares, desde misiones de socorro a las víctimas de catástrofes naturales hasta operaciones de estabilización a gran escala".

Desde tiempos ancestrales, las civilizaciones se han afincado cerca de las fuentes de agua. Los ríos han servido para determinar en los mapas los límites entre países, más que las divisiones políticas. En términos generales, las regiones problemáticas están allí donde varios países dependen del mismo río para satisfacer sus necesidades básicas y han fracasado en adoptar un régimen equitativo para compartir el suministro. No es asunto pequeño. Ningún líder dejará a su país sin agua. De acuerdo con la ONU, casi la mitad de la población mundial vive en las cuencas de los 263 ríos que cruzan alguna frontera internacional.



Web BBC. Mapa mundial con zonas de escasez de agua dulce.

"El petróleo es visto como una materia prima 'estratégica' por muchos Estados poderosos, algo por lo que están dispuestos a ir a la guerra", ha escrito Michael Klare en su libro *Resourcewars* (*Las guerras por los recursos: el nuevo panorama del conflicto global*). En 1985, Boutros Ghali, ex secretario general de las Naciones Unidas sentenció que la próxima guerra en Oriente Medio sería librada por el agua". Se equivocó, pues las dos guerras siguientes en Oriente Medio tuvieron el petróleo como agente determinante. Pero que el agua comienza a ser tenida en cuenta como recurso 'estratégico', es innegable. Hay razones que hacen pensar que pueden sobrevenir conflictos graves por el control del preciado líquido. Entre los principales indicadores tenemos:

- Crecimiento poblacional: Sobre todo en las regiones pobres. La actual población de 6.100 millones de personas para el año 2025 habrá tenido un incremento del 57%.
- Cambio climático: El calentamiento global, por concentración de gases de efecto invernadero, se calcula que para 2080 podría duplicar los niveles actuales, provocando un aumento promedio de la temperatura de 2,5° C en general y de 4° C en las masas continentales.
- Contaminación: En los países del 'tercer mundo' el 90% de las aguas residuales se depositan sin tratamiento en ríos y arroyos. Y en los países industrializados se añaden millones de kilos de herbicidas e insecticidas.



BAP "Santillana" colaborando en labores SAR.

- Deforestación: La tala incontrolada hace que solo la quinta parte de las selvas del planeta sean sostenibles; y podrían llegar a desaparecer en las próximas décadas.

Analizando estratégicamente al Perú, los ámbitos de responsabilidad de la Marina de Guerra son variados y de características únicas, lo que demanda contar con medios y preparación diferentes para cada uno de ellos: en todo el dominio marítimo, hasta las 200 millas náuticas, y en los 9'270.000 km2 correspondientes al área de responsabilidad de Búsqueda y Rescate; al ámbito fluvial compuesto por 670.000 km2 de la cuenca amazónica, con más de 10.000 km de ríos navegables; al lacustre, con 4.996 km2 del lago navegable más alto del mundo; y al antártico, donde el Perú, como miembro consultivo del Tratado correspondiente, tiene intereses científicos, estratégicos y de proyección económica, sin contar con la responsabilidad en el ámbito internacional, en virtud de los Acuerdos suscritos por el Estado peruano. [1]

Como se menciona, esta diversidad de ámbitos demanda que la Marina de Guerra del Perú cuente con medios y entrenamiento especializados para cumplir las tareas asignadas en cada uno de ellos; medios y entrenamiento que no son permutables, pues, por ejemplo, las capacidades y entrenamiento de las Unidades Navales, marítimas por excelencia, muy difícilmente podrán ser empleadas en el ámbito fluvial amazónico ni lacustre, debido a sus características muy particulares, tanto de geografía como de hidrografía.



Buques patrullando el lago Titicaca.

En ese sentido, deben siempre existir fuerzas diseñadas para disuadir o contener las amenazas contra la integridad y soberanía territorial, y proteger los intereses nacionales. Estas fuerzas se sustentan en personal entrenado y motivado, con capacidades tecnológicas adecuadas, con una doctrina y organización que le dan ventaja sobre la amenaza.

Asimismo, con la finalidad de hacer frente a las nuevas amenazas internacionales, se debe buscar una seguridad cooperativa regional que sobrepase las capacidades individuales de los Estados, a fin de lograr la tan deseada "interoperabilidad", en la adecuación y estandarización de las doctrinas, técnicas y procedimientos de operación, así como en el continuo y elevado nivel de entrenamiento del Personal.

Referencia

1 Alm. Ricardo Arbocco Licetti (2003). Concepción estratégica de la Marina de Guerra del Perú.



"Aysen". Cómo un impulso irreflexivo puede comprometer las relaciones internacionales



Contralmirante
JUAN POLO WOOD



El viejo lobo de mar estaba fuera de sí. Le temblaba la mandíbula y sobre todo los labios; sus manos desafiantes descansaban en la cintura y lo que más impactaba de su imagen era la mirada amarilla, escondida, y que destellaba, insinuando un carácter explosivo.

H. W. Sorensen estaba acostumbrado a dar órdenes a su nave y tripulación, y le pareció una insolencia que el Capitán de un pequeño puerto le ordene "enmendar" el fondeadero donde su nave estaba anclada. Ese amanecer fue diferente a la mayoría de amaneceres; soplaba un viento fuerte y la mar estaba agitada. No quiso correr riesgos y fondeó el ancla lejos del muelle, más que lo acostumbrado. Él lo había decidido así. Además, estaba cansado. Encallar hubiera sido una pesadilla, y por ello la noche había sido una larga vigilia, chequeando los faros y el compás magnético, verificando la navegación. Estaba cansado; sus párpados se sentían como de madera y se merecía una siesta, mientras el contador y la tripulación verificaban la carga y descarga mediante los lanchones del puerto. Lo sacaron prácticamente de la cama; ya había empezado a soñar cuando le avisaron que el Capitán del puerto estaba a bordo y exigía que enmiende el fondeadero. No había duda, era una insolencia, y además... despertar al Capitán... Lo mismo había pasado unos meses antes



NURIA R. ARTUNEDO: Lobo de Mar.
Nuriarartunedo.blogspot.com

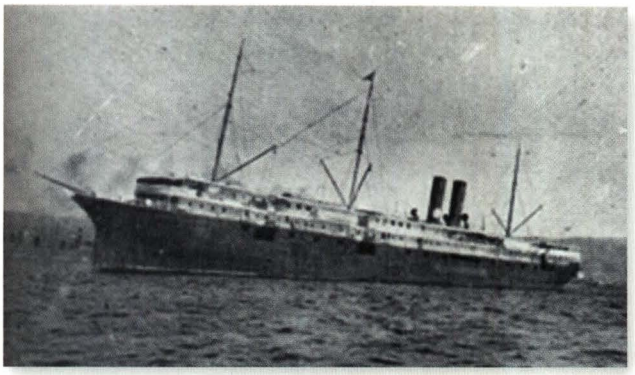
en Salaverry. Se paró en la puerta de su camarote y lo esperó enfurecido.

Aunque no hablaba castellano a la perfección, pues era danés, se dejó entender muy bien: "¡Yo mando aquí! ¡Estoy en territorio chileno y mando a usted preso!". La bravuconada fue espetada a boca de jarro a Edilberto Saco Vértiz, el Capitán del puerto de Pacasmayo, quien algo sorprendido recuperó la compostura y replicó: "Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo soy el Capitán de Puerto, su autoridad marítima".

En 1908 la política de Chile fue de constante hostilización al Perú. Chile estaba reteniendo ilegalmente las provincias de Tacna y Arica, pues no realizó el plebiscito establecido; pero en la eventualidad de verse obligado a hacerlo, preparaba las condiciones para que este le favoreciera. Ejercieron presión contra los maestros y sacerdotes peruanos, pues consideraban que allí se mantenía latente la peruanidad. Los párrocos peruanos estaban sujetos a la potestad del obispo de Arequipa y resistían con eficacia la "chilenización" progresiva llevada a cabo cada vez con más virulencia por las autoridades militares y administrativas. En estas circunstancias, los tripulantes chilenos de la Compañía Sud-Americana de Vapores[1] se vieron envueltos en incidentes, mostrando continuas faltas de disciplina, cosa que encontraba fácil réplica entre algunos peruanos, especialmente entre los tarapaqueños repatriados y los que provenían de Tacna y Arica, produciéndose una creciente animadversión hacia las naves de esta compañía y eventuales boicots por parte de los gremios marítimos.[2]

En mayo de 1908, el danés H. W. Sorensen, de 57 años de edad, Capitán del vapor "Tucapel"[3], tuvo un altercado con el Capitán del puerto de Salaverry, cuando se negó a acatar la orden de cambiar de fondeadero. A consecuencia de ello, la Comandancia Principal de Milicias Navales lo suspendió por unos meses para seguir navegando en aguas peruanas. Pese a ello, el 19 de agosto del mismo año zarpó de Callao, capitaneando el vapor "Aysen"[4], de la misma Compañía Sud-Americana de Vapores, con destino a Panamá y escalas en Pacasmayo

y Eten en la ida, y en Guayaquil al retorno.



Vapor Aysen de la Compañía Sud-Americana de Vapores. www.flickr.com

Un mes antes del cambio presidencial, a las 7 horas y 20 minutos del 21 de agosto, el señor Edilberto Saco Vértiz, Capitán del puerto de Pacasmayo, vio al vapor "Aysen" anclado muy al sur oeste del fondeadero, y fue a darle la visita de recepción, cumpliendo con el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías. Fue recibido por el chileno Luis Bernales, de 30 años de edad, contador del vapor, a quien le preguntó por el Capitán. En respuesta, el contador le dijo que se hallaba en su cuarto descansando. Saco Vértiz le indicó al contador que debía ser recibido por el Capitán, para indicarle la necesidad de enmendar el fondeadero, pues la distancia, el viento y el mar agitado no permitían a las lanchas llegar a bordo sin exponer la carga. Unos minutos después se acercó el primer piloto y le informó que el Capitán Sorensen quería hablar con él. Al ir a buscarlo, lo encontró fuera de su cuarto en actitud amenazadora, con las manos en la cintura, y dirigiéndose a él con voz altanera. Se desarrolló el siguiente diálogo:

—¿Usted quiere enmiende mi buque?

—Sí, porque se encuentra fuera del fondeadero y las lanchas no pueden llegar por las condiciones del mar.

—¡Oh!... Yo no mueve de aquí; yo mando en mi buque; mientras yo aquí (pisó la cubierta), nadie hace mueve este sitio.

Saco Vértiz le indicó que en ese caso no enviaría las lanchas.

—¡Oh!... ¿Usted no manda lancha? Yo mando aquí, yo estoy en territorio chileno, yo mando a usted preso.

—Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo (soy el) Capitán de Puerto, su autoridad marítima.

—Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso.

"Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso".

Y sacó del bolsillo un pito, dio dos pitadas llamando al timonel, y tomando del brazo a Saco Vértiz ordenó: "Lleve a este hombre preso abajo la bodega. Este hombre está borracho". Pero el timonel no actuó.

Saco Vértiz repitió que era la autoridad y le impuso una multa por desacato. Sorensen volteó y se encaminó a su camarote exclamando "¡Oh! Este hombre está borracho."

Este diálogo se desarrolló en presencia de los pasajeros alemanes Federico Hilbeck Kuntze, jefe de la casa comercial "Hilbeck", y Max Huvval, su representante en Pacasmayo.

El Capitán del puerto informó a las 9 de la mañana estos hechos al Comandante Principal de las Milicias Navales en el Callao, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo[5], y al Director de Marina, Capitán de Navío Daniel S. Rivera[6], por medio de un telegrama. La respuesta llegó el mismo día. El Comandante Principal de las Milicias Navales le ordenó proceder conforme al Código de Marina Mercante, pero sin detener al vapor, y le informó que había comunicado lo ocurrido al Gobierno. El Capitán del puerto Saco Vértiz envió al Comandante Principal de las Milicias Navales un informe detallado explicando que la ofensa afectaba a la soberanía del Perú, al orden público y a la dignidad de las autoridades legítimas en pleno ejercicio de sus funciones. Protestó por las frases indecorosas que recibió y por el conato de secuestro a su autoridad. Solicitó un castigo para el Capitán Sorensen por ampararse en una bandera extranjera, por ofender en público, entre quienes se encontraban ciudadanos extranjeros, y pidió aplicar con rigor el Código.

Algunos pasajeros del vapor "Aysen" firmaron una constancia del correcto proceder del Capitán Sorensen al evitar poner en peligro el buque si se hubiesen atendido las exigencias del Capitán del puerto, quien no se habría mostrado cortés, y que se hizo todo lo posible para que las lanchas lleguen al buque, pero que fue inútil, debido a la prohibición del Capitán del puerto. Firmaron los pasajeros Arturo Field, G. Smith, M. Tomás Makus, Fraser Luckie, Alfredo de Igartua, Diego Reiser, J. Brummell, Carlos B. Pazmiño, Reinel, Ernest au BLukes y C. Roggero.

El "Aysen" zarpó entre la 1 y 2 pm, sin embarcar ni llevar la carga de Pacasmayo. Solo desembarcaron los pasajeros y la correspondencia, mientras que los comerciantes de Pacasmayo firmaron un acta de protesta contra el Capitán Sorensen, que elevaron al Gobierno.

Al día siguiente el Comandante Principal de las Milicias Navales ordenó por telegrama al Capitán del puerto que envíe a la brevedad las pruebas del incidente. El diario "La Provincia" publicó la noticia, haciendo notar que el Capitán Sorensen ya había causado un conflicto anterior al desacatar las órdenes de la autoridad marítima de Salaverry, irrogando incalculables perjuicios al comercio, sin recibir la sanción penal que merecía. El diario comentó que debido a esta impunidad, Sorensen había cobrado menosprecio por las instituciones peruanas, pues no solo había desobedecido en forma altanera las órdenes reglamentarias de la Capitanía de Pacasmayo, sino que había tenido la osadía de faltar a una autoridad peruana en el ejercicio de sus funciones, pretendiendo ponerla presa en las bodegas del vapor y desaparecer la soberanía nacional. "La Provincia" opinó que el Gobierno debía hacer respetar a las autoridades del litoral contra los desmanes y avances atentatorios de los capitanes de buques extranjeros, que a todo se estaban atreviendo, al observar en nuestras autoridades superiores la debilidad y falta de energía para contenerlos; que han visto el desmoralizador precedente establecido al dejar sin castigo ejemplarizador los últimos atropellos de Sorensen. Mientras el vapor "Aysen" navegaba, el Vicealmirante N. Canevaro, pasajero del vapor, declaró por escrito que según su juicio, el fondeadero era correcto y el estado del mar no aconsejaba acercarse mayormente al muelle.



Muelle de Pacasmayo con vapores anclados en la bahía.
tripwww.tripadvisor.com

El Capitán del puerto de Pacasmayo dirigió documentos a Gutberto Brito; Hilbeck Kuntze; D. H. Pérez, administrador de aduana; Valdemar Mendoza, médico sanitario de Pacasmayo; Marcial Neira; Max Huvval; A. Palacios; Pilade Matellini y G. Max Bamberger, alcalde municipal de Pacasmayo, personas que presenciaron o tuvieron conocimiento del incidente, solicitando información detallada de lo que observaron en cuanto al fondeadero, distancias, condiciones de viento y mar, situación de lanchas, constitución de la capitanía, propensión al licor del Capitán del puerto y el diálogo entre Sorensen y Saco Vértiz. Las respuestas a esta solicitud de información llegaron entre el 24 de agosto y el 5 de setiembre.



Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega. es.wikipedia.org

El ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega[7], indicó en forma reservada y verbal al Comandante José Ernesto de Mora Romero[8] que zarpe con rumbo a Pacasmayo para informarse sobre el incidente. En Pacasmayo Mora se entrevistó con personas de la localidad y con el Comandante del resguardo, terminando por convencerse de la veracidad de lo informado por el Capitán del puerto Saco Vértiz.

El 27 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un telegrama al Capitán del puerto de Pacasmayo, instruyéndolo a entablar una queja por desacato a la autoridad contra Sorensen, Capitán del vapor "Aysen", mediante una nota dirigida al juez de paz, exponiendo lo ocurrido, citando a los testigos, y luego pedir la devolución del expediente, incluyendo las declaraciones, para elevarlo al Gobierno. Saco Vértiz presentó un escrito dirigido al juez de paz de Pacasmayo, P. Bernabé, poniendo en su conocimiento los acontecimientos del día 21, protestando, pidiendo que se cumpla el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, que se tome la información sumaria de los testigos por el delito de desacato cometido por el Capitán Sorensen, y que se devuelva el expediente para elevarlo al Gobierno.

El 29 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un oficio al Capitán del puerto de Pacasmayo, confirmando las instrucciones del telegrama anterior y disponiendo la remisión de los documentos antes del regreso a Callao del vapor "Aysen", con el fin de resolver este asunto a la mayor brevedad, por convenir al decoro nacional.

Entre el 29 de agosto y el 2 de setiembre, el juez de paz de Pacasmayo P. Bernabé registró las manifestaciones de los testigos y devolvió el expediente el 5 de setiembre al Capitán del puerto.

El Comandante Mora, al retornar de la comisión el 30 de agosto, desde su unidad anclada en el Callao, escribió un informe al ministro mencionando que el marinero que recibió la orden de apresar y encerrar en la bodega al Capitán

del puerto no cumplió la orden porque comprendió indudablemente que cometería una gravísima falta. Detalló también que la aduana impuso al vapor una multa de 100.0.00 Lp (sic) por los perjuicios relacionados con el comercio. Además mencionó que no era la primera vez que el Capitán Sorensen desobedecía públicamente a un Capitán de puerto y que incluso los extranjeros se avergonzaron de lo sucedido. Asimismo, dio un buen reporte de la conducta y funciones del Capitán de puerto Saco Vértiz.



Ernesto de Mora Romero.
www.centronaval.org.pe

El 6 de setiembre el Capitán del puerto de Pacasmayo envió un oficio al Comandante Principal de las Milicias Navales, remitiendo el expediente de la queja por desacato a la autoridad, acompañado de los informes legalizados.

El 7 de setiembre el Comandante Principal de las Milicias Navales, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo, dispuso que el informe del Capitán de puerto de Pacasmayo sea elevado al despacho del Capitán de Navío Director de Marina, manifestando que el caso reviste interés relacionado con la dignidad nacional.

El 9 de setiembre, el Capitán de Navío Eduardo Hidalgo dispuso que el expediente de la queja por desacato contra la autoridad sea elevado al despacho del Director de Marina, manifestando la comprobación del desacato cometido por el Capitán Sorensen contra el Capitán del puerto, afectando el decoro nacional, recomendando el retiro del Capitán Sorensen de las naves que trafican en la costa peruana, por ser reincidente en la misma falta cometida cuando estuvo al mando del "Tucapel", y por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales, y que se someta el expediente al conocimiento del ministro para que resuelva lo más conveniente a los fueros de la dignidad nacional y a la buena marcha del comercio de cabotaje.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores Carlos Mackehenie[9] solicitó al señor A. Avendaño Arellano, pasajero con destino a Eten en el vapor "Aysen", una relación de los acontecimientos. El señor A. Avendaño respondió que no fue testigo del diálogo entre los capitanes, y que solo vio al Capitán Saco Vértiz en la escala del vapor decir: "Pasajeros, ninguno salta a tierra, y esa

lancha que viene con carga, que se regrese a tierra". Mencionó que el Capitán del puerto regresó a tierra y se frustraron las operaciones e intentos de desembarque de los pasajeros. Que el Capitán del vapor se reunió con el contador y con el agente de tierra, solicitándoles los despachos para seguir el viaje. Que luego de una hora desembarcaron los pasajeros y que a las 3 pm el contador Luis Bernales se dirigió a tierra a buscar los despachos, y luego de conseguirlos se siguió el viaje a Eten.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores, Mackehenie, escribió al Comandante General de las Milicias Navales sosteniendo que el incidente fue promovido por el Capitán del puerto, por exigir enmendar el fondeadero a pesar de la braveza del mar y de la norma que dispone que cuando el Capitán del puerto no es marino, el Capitán del buque está en la libertad de elegir su fondeadero según el calado, carga y condiciones del puerto. Expresó también que la capitanía negó al principio el desembarque de pasajeros e impidió el atraque de las lanchas de carga, obligando al vapor a continuar el viaje, después de tenerlo en el puerto innecesariamente varias horas sin operar, perjudicando a los dueños de la carga, la cual tuvo que llevarse hasta Paita, donde se trasbordó al vapor "Mapocho", con fuertes gastos. Opinó que el Capitán del puerto fue descortés, sin disculpar al Capitán del "Aysen", quien ante la 'injusta' exigencia tuvo palabras no corteses, inevitables ante una pretensión temeraria por la braveza del mar, lo que justificaba el lugar elegido como fondeadero, y que la exigencia de enmendar fondeadero fue ilegal e inaceptable. Según el agente, el vapor estuvo bien fondeado, teniendo en cuenta el estado del mar, y acompañó la declaración del Vicealmirante Canevaro, pasajero en viaje a Europa. Manifestó que si el Capitán del puerto, obedeciendo las órdenes de no mezclarse en cuestiones de fondeadero, dado que no es marino, se hubiera abstenido de proceder como lo hizo, no se hubiera producido el incidente. Aseveró que lo ocurrido fue responsabilidad del Capitán del puerto, y que ha perjudicado a todos, menguando el respeto a las órdenes.

El Director de Marina ordenó al Comandante Principal de las Milicias Navales que se tomen las declaraciones al Capitán del vapor "Aysen", al contador de la nave y al timonel que recibió la orden de llevar a la bodega al Capitán del puerto.

El 20 de setiembre a las 9 de la mañana se presentó en la Capitanía de Pacasmayo el señor Luis Bernales, contador del "Aysen", en representación oficial y especial del Capitán Sorensen, quien estaba sorprendido por la importancia dada al incidente, del que ya tenía conocimiento el supremo Gobierno, y que estando muy lejos su ánimo de ofender, cumplía con el deber de caballero

de retirar todas las expresiones que en un momento de violencia hubiera proferido, y daba la más amplia satisfacción al Perú, a la autoridad y al señor Saco Vértiz. El Capitán del puerto aceptó las explicaciones y se reanudaron las buenas relaciones y armonía entre ambas personas, tal como habían existido antes del incidente. En fe de lo cual prepararon un acta para remitirse al supremo Gobierno, firmada por el Capitán del puerto, Edilberto Saco Vértiz; Luis Bernales Rodríguez, contador del vapor; David Vargas Corbacho, ayudante de la capitanía; Demetrio Perales, agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores; Carlos Gutiérrez; Pedro Bernales, juez de paz, y Belisario Gálvez, actuario. El Capitán de puerto envió un telegrama al Comandante Principal de las Milicias Navales, informando de la presencia del contador del vapor para ofrecer satisfacciones, aseverando que el Capitán Sorensen estaba arrepentido y que retiraba las frases, por no haber querido ofender al país, ni a la autoridad, ni a la persona; y que la satisfacción fue aceptada en forma individual, quedando a la deliberación del supremo Gobierno la ofensa al país y a su autoridad. Informó de la firma del acta y consultó si podía dar publicidad a este nuevo evento.



Antiguo local de la Capitanía de Pacasmayo, hoy demolido.
tripwow.tripadvisor.com

El 23 de setiembre compareció ante el Comandante Principal de las Milicias Navales el capitán Sorensen, para ofrecer su manifestación. Declaró que el diálogo con el Capitán del puerto se llevó a cabo en el puente y a solas; que no hubo testigos. Asimismo, negó haberse amparado en el pabellón chileno para apoyar su conducta, y aseguró no haber llamado a ningún timonel de forma alguna, y que cuando el Capitán del puerto insistía que enmiende el fondeadero, le contestó: "¿Está usted loco o borracho?"; no como injuria sino para hacerle notar la inconveniencia de tal orden. Que el incidente fue superado en lo personal con el Capitán de puerto, a quien le dio ya satisfacción amplia en un acta firmada en Pacasmayo; que jamás quiso ofender al Perú ni a sus autoridades. Luego se tomó manifestación a Luis Bernales, contador del vapor,



Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda. cronologia1879.blogspot.com

quien dijo que no conocía los detalles de la discusión, dado que no estuvo presente; que en Guayaquil, regresando de Panamá, el Capitán Sorensen se informó por los diarios de las proporciones que tomó el incidente y acordaron que al pasar por Pacasmayo, y en su representación, se dirigiría donde el Capitán del puerto a darle amplias satisfacciones y con el encargo especial de dejar constancia escrita de que no hubo intención de ofender al país ni a sus autoridades, pues fue un incidente personal. Finalmente, se tomó manifestación al chileno Juan de Dios Delgado, de 25 años, natural de Concepción y residente en Valparaíso, timonel del vapor "Aysen". Dijo que encontrándose de guardia en el puente, fue llamado por el Capitán, quien se valió de un silbato, y que no comprendió la orden, por lo cual no la cumplió.

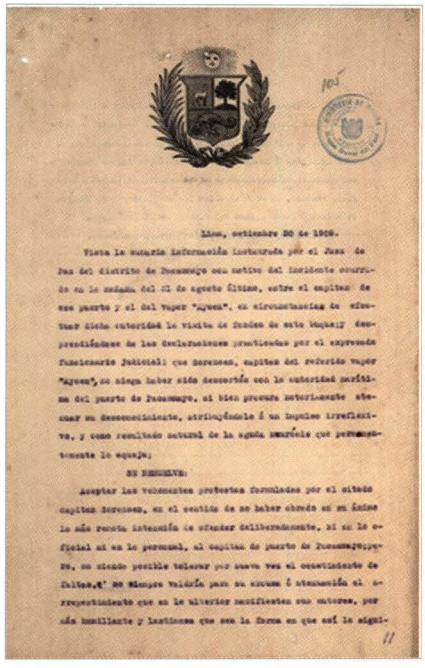
"[...] por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales"

El 24 de setiembre se llevó a cabo la transmisión del mando presidencial. El presidente José Pardo y Barreda entregó el cargo a su relevo Augusto B. Leguía, quien cuando fue ministro de Hacienda posibilitó la compra de los cruceros. Se designó como nuevo ministro de Guerra y Marina al Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda.

El Comandante Principal de las Milicias Navales devolvió el expediente al Director de Marina, adjuntando su informe, el cual resalta que puede refutarse la declaración del Capitán Sorensen de que él llamó al Capitán del puerto al puente, lugar donde sostiene que se realizó el incidente, así como el hecho del desacato, que comprueba la falta de miramientos para con la autoridad; consta también que el Capitán Sorensen tildó de loco o borracho al Capitán del puerto, revelando una punible irrespetuosidad, o, por lo menos, una forma inaceptable en el terreno de las relaciones oficiales; y consta que el Capitán llamó al timonel

con un silbato y que la orden que el timonel aduce no haber entendido es casi seguro que significaba un desacato. Parece que no hubo ánimo de ofender al país ni a sus autoridades, y que el incidente tuvo carácter personal con el señor Saco Vértiz, habiéndole dado ya amplias satisfacciones en forma legal y correcta. El informe concluye que se ha comprobado el desacato, atenuado con las satisfacciones dadas, pero que no puede darse por terminado, y que el Capitán Sorensen debe ser enérgicamente amonestado y ser puesto bajo apercibimiento en caso de reincidencia, dándose la publicidad que exige la dignidad nacional.

El 30 de setiembre, Ontaneda, el nuevo ministro de Guerra y Marina, habiendo visto la información sumaria instaurada por el juez de paz de Pacasmayo, emitió una resolución considerando que Sorensen no negó haber sido descortés, si bien procuró atenuar su descomedimiento atribuyéndolo a un impulso irreflexivo y a la aguda neurosis que lo aquejaba, y resolvió aceptar las protestas de Sorensen de no haber obrado con intención de ofender al Capitán del puerto. Pero no siendo posible tolerar nuevas faltas, dispuso que la Comandancia Principal de las Milicias Navales notifique al Capitán Sorensen que en ese caso le sería impedido por completo y para siempre su acceso al litoral del Perú. Quedó así cerrado este capítulo y saldada una cuenta, que pudo haber sido abultada en contra del honor nacional.

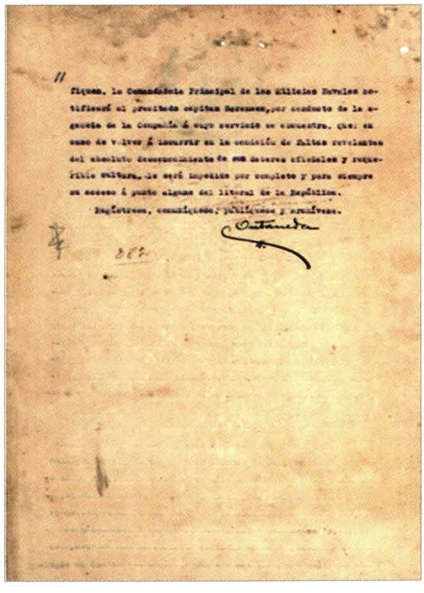


Lima, octubre 30 de 1906.

Vista la sumaria información instaurada por el Juez de Paz del distrito de Pacasmayo con motivo del incidente ocurrido en la mañana del 21 de agosto último, entre el capitán de ese puerto y el del vapor "Ayacucho", en circunstancias de efectuar dicha autoridad la visita de fondeo de este buque; y después de las declaraciones prestadas por el expresado funcionario judicial; que Sorensen, capitán del referido vapor "Ayacucho", se niega haber sido descortés con la autoridad marítima del puerto de Pacasmayo, al bien procura atenuar su descomedimiento, atribuyéndolo á un impulso irreflexivo, y como resultado natural de la aguda neurosis que permanentemente le aqueja;

SE RESUELVE:

Aceptar las voluntarias protestas formuladas por el citado capitán Sorensen, en el sentido de no haber obrado en su ánimo la más remota intención de ofender deliberadamente, ni en lo oficial ni en lo personal, al capitán de puerto de Pacasmayo; pero, no siendo posible tolerar por nueva vez el descomedimiento de faltas, que siempre valería para su autor ó atenuación el correspondiente que en lo ulterior manifieste con otros, por más humillante y lastimoso que sea la forma en que sea lo exigi-



Resolución de notificación al Capitán Sorensen. Archivo histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Referencias

1. La Compañía Sud-Americana de Vapores fue establecida en Valparaíso, Chile, en 1870; se vio afectada al constituirse la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. Contaba con 19 naves, siete de las cuales operaban solo en Chile; las otras doce unían Valparaíso con Eten, incrementándose las rutas hasta Panamá. En 1906 mandó construir varios vapores en Gran Bretaña, pero muchos de sus buques eran ya bastante antiguos y no estaban actualizados tecnológicamente, no contaban con telégrafo y muchos continuaban usando carbón.
2. *Historia Marítima del Perú*, Tomo XIII: La República (1906-1919).
3. El "Tucapel" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que tres años más tarde naufragaría frente a Camaná, Arequipa, produciéndose actos de heroísmo por parte de los pescadores peruanos para salvar las vidas de los pasajeros chilenos.
4. El "Aysen" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, con tonelaje de registro de 2.287 y tonelaje grueso de 3.814.
5. El Capitán de Navío Eduardo Hidalgo fue sobreviviente del combate de Punta Gruesa, a bordo de la fragata "Independencia", con el grado de Teniente Primero.
6. El Capitán de Navío Daniel S. Rivera fue sobreviviente del combate de Angamos, a bordo del monitor "Huáscar", con el grado de aspirante de Marina.
7. Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega nació en Lima en 1846. Fue militar y político, luchó en el combate del 2 de mayo de 1866 y en la llamada Guerra del Salitre. Participó en la Campaña de la Breña y fue un cercano colaborador del General Cáceres durante su gobierno presidencial. Fue ministro de Guerra y Marina entre 1907 y 1908. Ascendió a General de División en 1912 y fue senador por Lima en 1913.
8. José Ernesto de Mora Romero nació en Lima en 1863. A los 17 años voluntariamente empezó su servicio en el transporte "Talismán", ya iniciada la Guerra del Salitre. Participó en toda la Campaña de la Breña y siguió fiel a Cáceres en la campaña constitucional. Siendo Capitán del puerto de Mollendo fundó allí la Liga Naval, que sirvió para recaudar fondos para la adquisición de los cruceros "Grau" y "Bolognesi". La Liga Naval en Mollendo cesó cuando el Comandante Mora fue trasladado. En Lima fue uno de los fundadores de la Asociación Nacional Pro Marina. En 1923 llegó a ser Contralmirante.
9. Carlos Mackehenie nació en Arica, Perú, en 1872. En 1911 fue senador por el Callao. En 1932 fue cónsul en Londres.



Escuela Naval del Perú: remembranzas de un director



Vicealmirante
FERNANDO D'ALESSIO IPINZA



Introducción

La Escuela Naval del Perú es una de las instituciones educativas más antiguas del país; sus orígenes se remontan a la Academia Real de Náutica de Lima, creada a fines del siglo XVIII, durante el gobierno del Virrey y Capitán General (Almirante) de la Real Armada española, Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín. Desde ese entonces, en diferentes aulas, tanto en tierra como a bordo, y sobre cubiertas de madera y acero, se han forjado numerosas generaciones de hombres de mar y de guerra, entre los que se cuentan no pocos héroes de la Patria y muchos otros que no solamente destacaron en el ámbito de la profesión naval, sino también en otras valiosas actividades de la vida nacional.

Por su trayectoria y por la calidad de sus egresados, no pasó mucho tiempo para que la Escuela Naval se convirtiese en uno de los centros de estudios superiores de mayor reputación en el Perú, lo cual hoy en día constituye uno de los rasgos característicos de la identidad de la Marina de Guerra del Perú.

En su historia, la Escuela Naval del Perú registra señeros acontecimientos, entre los que se cuentan la gestión al frente de nuestra *Alma Mater* del Capitán de Navío Charles Gordon Davy, en la década del veinte del siglo pasado, al tiempo que la Armada del Perú era regida por la Misión Naval norteamericana. Como

en este y otros períodos importantes, la Escuela Naval siempre buscó implementar mejoras en la formación integral del cadete naval, así como en su infraestructura y servicios académicos. Muchos directores, unos más que otros, de acuerdo con la política naval del momento, impulsaron cambios importantes que la época exigía, principalmente motivados por una cultura organizacional orientada a la constante búsqueda de la vanguardia en la tecnología en campos como la electrónica, las comunicaciones o la informática, entre otros.

En mi caso, tuve la enorme satisfacción de dirigir la Escuela Naval del Perú entre enero de 1993 y diciembre de 1994. En esa época el país en general experimentaba cambios trascendentales. El terrorismo, que tanto daño había causado al país –sobre cuya victoria ocupó gran responsabilidad a los marinos de guerra–, estaba en agonía. Paralelamente, pero como consecuencia de lo anterior, la actividad empresarial privada recibía gran impulso gracias al nuevo modelo económico que se había adoptado en la Constitución Política de 1993, trayendo como consecuencia la necesidad de modernizar carreras y sus respectivas estructuras curriculares, en respuesta al crecimiento del sector privado, que ya se empezaba a sentir. A esto seguiría, tiempo después, la apertura de Escuelas de post grado para maestrías y doctorados, que ya no solo habrían de estudiarse exclusivamente en el extranjero, como era común hasta ese momento.

Inicio de convenios con universidades públicas y privadas

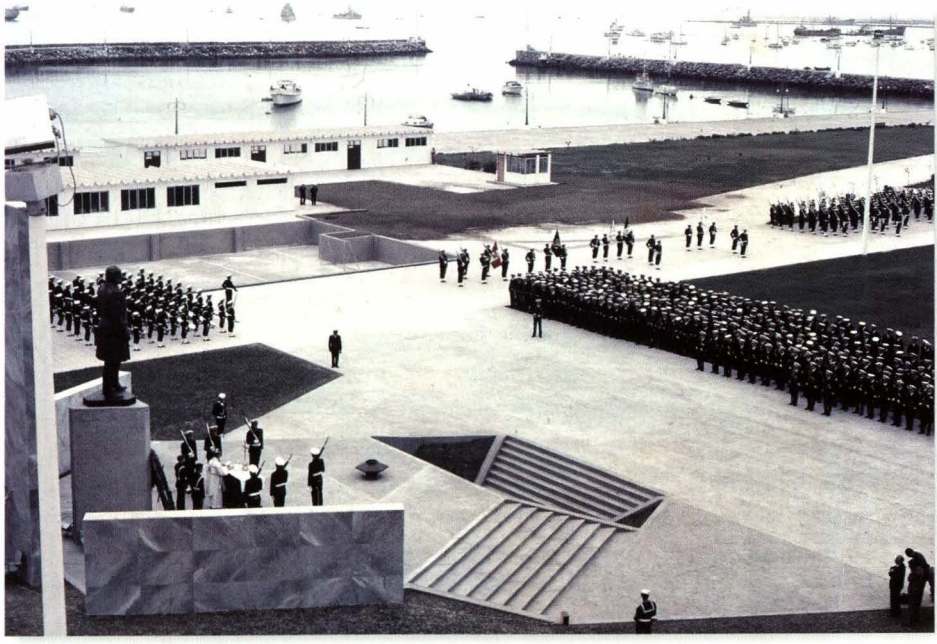
La Escuela Naval no podía permanecer indiferente ante este singular escenario que se le presentaba al Perú. En sintonía con los nuevos sucesos, adoptamos medidas en la dirección del cambio, siendo una de las más significativas la de tender puentes y suscitar alianzas estratégicas con universidades prestigiosas públicas y privadas, que habrían de complementar y optimizar la educación profesional de los cadetes navales. La idea que se planteó fue que el cadete naval debía nutrirse de otros conocimientos y metodologías, que no solamente iban a beneficiar su aprendizaje y posterior desempeño profesional en la Institución, sino que también le permitirían acceder a títulos universitarios a nombre de la Nación, lo que además de su prestigiosa condición de oficiales de Marina, en su momento les abriría otras puertas.

Siguiendo esa política, en 1993 me tocó solicitar al Comandante General de la Marina, en mi condición de Director de la Escuela Naval, la aprobación de

un convenio con la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), teniendo como propósito que aquella reconocida universidad estatal otorgara a nombre de la Nación el grado académico de bachiller en Ingeniería Naval, a los cadetes que completaran satisfactoriamente la estructura curricular del programa, establecida para tal fin. Con ese propósito, se creó en la UNI, dentro de la Facultad de Ingeniería Mecánica, el Departamento de Ingeniería Naval, con siete estudiantes civiles y los cadetes navales que lograron la admisión. Hoy, centenares de ellos proveen al mundo empresarial marítimo y ramas afines de un recurso humano altamente calificado en una de las industrias de mayor valor agregado.

Ese mismo año 1994 se firmó un nuevo convenio con la Pontifica Universidad Católica del Perú (PUCP), siguiendo el firmado en 1966, para que los cadetes de Administración pudieran optar por los grados académicos de Contabilidad, Administración o Economía.

El programa con la UNI vino a repotenciar el perfil ingenieril de la carrera naval, establecido desde la creación del cuerpo único de cadetes en los años veinte, y que tuvo una de sus más importantes actualizaciones siendo Jefe del Departamento de Estudios el entonces Capitán de Navío Jorge Dellepiane Ocampo, en el año 1961, cuando el autor de esta nota era cadete de primer año. De esta manera, se preserva esa maravillosa conjunción de ciencias navales (el ancla) y



"La Dirección decidió otorgar mayores reconocimientos y estímulos a los cadetes que ocupasen los primeros puestos, en particular a los del último año. Es así que se crearon distintivos académicos, como el doble Sol de eficiencia para los cadetes que obtuviesen más de 17 de promedio, y un sol, como antes, para más de 16".

ciencias de ingeniería (la hélice), que ha hecho de nuestra Escuela una de las mejores del mundo, formando un cuerpo único de oficiales de Marina.

En la nueva estructura curricular adoptada en 1993, se introdujeron novedosos cursos, como automatismos y distribución eléctrica, control automático lineal, ingeniería de mantenimiento, transferencia de calor, mantenimiento preventivo y fundamentos teóricos del sistema de control lineal, entre otros modernos cursos. Todas esas asignaturas proveerían al futuro oficial de Marina de las herramientas más útiles para el ejercicio de su profesión a bordo.

Tuve el honor de dictar como Director el curso de Control Automático Lineal, para introducir al cadete naval en el mundo de la Transformada de Laplace, como cambio de la ecuación diferencial ordinaria en ecuación algebraica, y así poder encontrar estados de control en los sistemas de armas e ingeniería, mediante los diagramas de Bode y los métodos de Root-Locus y Nyquist.

Como es lógico suponer, este esfuerzo demandó la modernización de las estructuras curriculares de todos los programas, y en consecuencia la Dirección decidió otorgar mayores reconocimientos y estímulos a los cadetes que ocupasen los primeros puestos, en particular a los del último año. Es así que se crearon distintivos académicos, como el doble Sol de eficiencia para los cadetes que obtuviesen más de 17 de promedio, y un sol, como antes, para más de 16.

Al doble sol de eficiencia se sumó una insignia en forma de espadín, para ser portada en el pecho por el cadete oficial en todos sus uniformes. Nuestra intención en ese caso, además de premiar el desempeño académico de los cadetes oficiales, fue la de poner en relieve que quienes portaban ese distintivo eran dueños de una conducta intachable y fuentes de permanente ejemplo para el resto del Batallón Angamos, por su cotidiano cumplimiento de los reglamentos, por su don de mando, por su liderazgo, por su responsabilidad y lealtad.

Se mantuvo la tradicional insignia de tiro y se crearon insignias por deportes y conducta, para distinguir a los mejores en los diferentes campos, que nuestra querida Escuela ha sabido reconocer, dentro de los cuales destaca el tradicional Sol de Navegación, que solo puede ser adquirido por el cadete de tercer año al haber seguido en segundo año su primer curso de navegación, la plana y costera.

Surgimiento de la Academia Pre-ESNA

Este mirar más allá de nuestras fronteras institucionales hacia el quehacer educativo nacional, nos llevó a interesarnos por la preparación académica del postulante a la Escuela Naval, que en algunos casos estaba por debajo de lo esperado. Decidimos entonces explorar la oferta existente y encontramos que esta no satisfacía las demandas de los postulantes a las escuelas militares, en particular respecto a la nuestra, dada las escasas academias de nivel en ese rubro (salvo notables excepciones, como la Academia "Calvo-Pérez", en la cual estudiaron muchos candidatos que hoy son destacados oficiales de Marina, en buena medida gracias a la preparación recibida en las aulas que fundara el Capitán de Fragata (r) Salvador Calvo-Pérez).

Como consecuencia, se propuso al Alto Mando ampliar la oferta, dando la oportunidad a más jóvenes interesados en postular a nuestra Alma Mater, pero con pocas opciones de escoger una preparación de calidad para ingresar y afrontar con éxito los exigentes programas académicos durante los cinco años de la carrera naval. Así se estableció lo que poco después se denominaría Academia Pre-ESNA, la que incluía no solo una excelente preparación académica, sino también un adecuado entrenamiento físico y la obligatoria asimilación de los valores y principios que la Escuela Naval practica y defiende. Todas esas enseñanzas debían realizarse en el mismo hábitat en el que los cadetes reciben su formación, con el propósito de concientizar e involucrar al postulante con la nueva vida que habría de llevar al ocupar una vacante en la ESNA.

La Pre-ESNA viene funcionando desde agosto de 1994 con mucho éxito. Recientemente, y por segunda vez consecutiva, ha sido premiada por la empresa Peruana de Opinión Pública como la "Mejor Academia del 2012", y más aún, ha obtenido el "ÉXITO Awards 2012", distinción internacional otorgada por la reconocida empresa Latin Business Organization, de los Estados Unidos

de Norteamérica, por haber sido considerada como el mejor Centro de Preparación de Latinoamérica.

Reconocimiento a la tradición naval

Otro aspecto de interés que vale la pena mencionar, es el referente a la valoración de la tradición naval que la Dirección de esa época impulsó en la Escuela, al perennizar los nombres de héroes y marinos notables que marcaron época en la vida de la Institución y en particular de nuestra *Alma Mater*, así como los combates navales y unidades a vela y vapor de destacada actuación en tiempos de guerra, como en los de paz.

"El 2011 cumplió 100 años ocupando su sede en el antiguo balneario de La Punta– que todos los edificios, explanadas, calles, patios, campos y demás áreas de relevancia tuvieran un nombre, en conmemoración de un héroe, de un marino notable, de un destacado director, de un combate, de una unidad histórica, lo cual fue aprobado con resolución de la Comandancia General de la Marina".

El año 1993 se materializó esta idea al dar los nombres de los combates navales más importantes protagonizados por fuerzas navales peruanas al Batallón de Cadetes y Aspirantes y sus cinco compañías. En efecto, el batallón pasó a denominarse "Angamos", mientras que la primera compañía, "Abtao"; la segunda, "Dos de Mayo"; la tercera, "Pacocha"; la cuarta, "Iquique", y la quinta, "Antofagasta". La Banda de Guerra recibió el nombre de "Casma". Todo ello, siguiendo los combates navales en los que participaron nuestros gloriosos marinos de guerra.

Posteriormente, consideramos conveniente, dadas la amplias instalaciones de la Escuela Naval –que el 2011 cumplió 100 años ocupando su sede en el antiguo balneario de La Punta– que todos los edificios, explanadas, calles, patios, campos y demás áreas de relevancia tuvieran un nombre, en conmemoración de un héroe, de un marino notable, de un destacado director, de un combate, de una unidad histórica, lo cual fue aprobado con resolución de la Comandancia General de la Marina.

A los nombres de edificios, como el de cadetes y el de estudios –nuestro héroe máximo, don Miguel Grau Seminario, y nuestro fundador, don Jorge Martín Guise, respectivamente– se sumaron el gimnasio, con el nombre de "Comandante Raúl Pardón", en recuerdo de aquel oficial que dedicó gran parte

de su vida a la preparación física de los cadetes navales; el policlínico "Manuel Ugarte y Moscoso", en memoria del practicante de medicina del cuerpo de sanidad de la Armada que entregó su vida en defensa de la Patria, a bordo de la lancha "Independencia", durante el combate del Callao, la noche del 25 de mayo de 1880, contra las lanchas torpederas chilenas "Guacolda" y "Janequeo".

A los anteriores, se suma el edificio de Personal, dándosele el nombre de edificio "Unanue", en justo homenaje al marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo, quien perdiera la vida a los 20 años, a bordo del monitor "Huáscar", durante el glorioso combate naval de Angamos. También se decidió perennizar el nombre del Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde en el campo de fútbol y atletismo. Es importante recordar que el Almirante Gálvez fue uno de los atletas más destacados de su tiempo, que siendo cadete obtuvo varias medallas para la Escuela Naval y para el Perú.

En este reconocimiento se incluye a los directores de la Escuela Naval que cumplieron destacada labor al frente de nuestra Alma Mater, como el Contralmirante Eduardo Carrasco Toro (1779-1865), gran educador naval que inició sus estudios profesionales en la Academia Real de Náutica de Lima en 1794, y fuera precursor de la actividad hidrográfica en nuestra Institución. El Contralmirante Juan José Panizo y Talamontes (1804-1865), vencedor del combate naval de Islay el 13 de enero de 1838, Comandante General de la Escuadra y Director por nueve años de la Escuela Naval. El Capitán de Navío Camilo Carrillo Martínez (1830-1900), quien fuera un distinguido jefe de Marina, veterano de la Guerra con Chile, Comandante del monitor "Manco Cápac", y uno de los más importantes pioneros de la hidrografía, de la que era muy estudioso; fue además un reconocido hombre de Estado, ya que fue ministro en los gobiernos de Manuel Prado, Francisco García Calderón y Eduardo López de Romaña. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy (1884-1957), el miembro de la Misión Naval norteamericana de mayor influencia en nuestra Armada, y quien dirigió por diez años la Escuela Naval (1920-1930), siendo artífice de los cambios que marcaron la pauta para los siguientes cien años. El Vicealmirante Roque Saldías Maninat (1892-1974), distinguido y muy influyente líder naval que fue ministro de Marina en tres oportunidades y dirigió la Escuela Naval ente 1939 y 1946. Saldías centró su preocupación en la preparación y los valores morales que debía traer consigo el candidato a cadete naval, buscando hacer de la Escuela Naval un centro de estudios superiores modelo para el país, sobre la base de la reputación ya alcanzada.

El plano muestra, aunque no completo, estas designaciones, existiendo hoy áreas nuevas, como la Pista de Pentatlon.

EDIFICIOS - CAMPOS
1. Cadetes: Miguel GRAU
2. Estudios: Matín Jorge GUISE
3. Administrativo: Diego FERRE
4. Oficiales: Elías AGUIRRE
5. Auditorio: José A. De Izcue y Guillermo Runcimán
6. Gimnasio: Raúl PARDÓN
7. Personal: Pedro Pablo UNANUE
8. Servicio: José SALAS
9. Policlínico: Manuel S. UGARTE y MOSCOSO
10. Casa de Botes: Mario SCARLETICH
11. Campo de Fútbol y Atletismo: Pedro GALVEZ Velarde
PUERTAS
1. Principal: Corbeta "UNIÖN"
2. Ingreso Principal Vehicular: Fragata " INDEPENDENCIA"
3. Vehicular: Cañonera "PILCOMAYO"
CALLES
1. Ingreso Puerta Independencia: C. de F. Ernesto CABALLERO y Lastres
2. Ingreso Puerta Pilcomayo: C. de N. Juan FANING
3. Calle Periférica zona de Mar: C. de N: USN. Charles GORDON Davy
ESPIGONES Y POZA
1. Norte: Fragata " AMAZONAS"
2. Oeste: Vapor "RIMAC"
3. Poza: Goleta "CASTELLI"
PARQUEADEROS
1. Edificio Administrativo: Emilio SAN MARTIN
2. Auditorio: Abel GALINDEZ
3. Sótano Edificio admon: Abel Jesús ORDOÑEZ
4. Posterior Edif. Estudios: Manuel CAVERO
5. Frente Edif. Servicios: Víctos MONTES Arias
PALOS
1. Palo Principal: Corbeta "UNIÖN"
2. Trinquete Goleta "LOA"
EXPLANADAS - PATIOS
1. Adyacente Poza: Cal. Juan José PANIZO y Talamontes
2. Patio de Honor: Valm. Roque A. SALDIAS
3. Del Campo de Maniobras: Calm. Camilo CARRILLO :
4. Campo de Maniobras: Calm. Juan José CARRASCO

Impulso del deporte

Las innovaciones mencionadas líneas arriba debían complementarse, considerando que la formación del cadete naval desde siempre es integral, con el impulso de las actividades deportivas que en otros tiempos tantos lauros habían dado a nuestra *Alma Mater*. El deporte ocupó a lo largo del siglo XX un lugar de primer orden en la carrera naval, especialmente a partir de la gestión de Gordon Davy al frente de la Escuela, quien hizo de la frase *Mens sana in corpore sano* un "dogma de fe" para la formación del cadete naval. Sin embargo, en los últimos años los resultados de las competencias en que participaban los cadetes habían decaído un tanto.

Para retomar nuestro liderazgo en este tema, se hicieron reformas administrativas, situando a la Jefatura de Deportes al mismo nivel que la de Disciplina –ahora Formación Naval–, y para mejorar el performance deportivo de los equipos representativos de la Escuela, se contrataron entrenadores cubanos de reconocida trayectoria profesional, quienes aplicaron técnicas novedosas en el entrenamiento, teniendo como resultado que se campeonase en varias disciplinas después de mucho tiempo en las olimpiadas militares.

Aquellas medidas fueron acompañadas del otorgamiento de distintivos deportivos a los cadetes que destacaran en las diferentes disciplinas y cosecharan nuevos triunfos para su Escuela. Según nuestra intención, aquel reconocimiento debía ser valorado mucho más allá de la sola competencia deportiva, sino como un método infalible para acrecentar el orgullo de pertenencia al *Alma Mater*. Cada copa o medalla obtenida en buena lid por los cadetes en competencia deportiva, debía ser recibida no solamente como un premio a su esfuerzo y al de su equipo, y que con justa razón los llenase de orgullo, sino que con su triunfo estaban contribuyendo a incrementar el prestigio de la Escuela.

Reconocimientos

Recordar es vivir y las instituciones son el reflejo de lo que son los seres humanos que las manejan. En estos dos años fueron invalorables el apoyo recibido por el Almirante Alfredo Arnaiz Ambrossiani, como Comandante General de la Marina; el Contralmirante Erasmo Zorrilla Trisano, como Director de Instrucción; el Doctor Salomón Lerner Febres, como rector de la Pontificia Universidad Católica del Perú (La Salle 1959, como el autor); el arquitecto Javier Sota

Nadal, como rector de la Universidad Nacional de Ingeniería (La Salle, 1958); y el trabajo de una estupenda dotación de oficiales liderada por los entonces Capitán de Navío Juan Rodríguez Kelley (Sub Director); Capitán de Navío José Pereyra López (Jefe de Estudios); Capitán de Fragata Felipe Rojas Quirós, lamentablemente fallecido, Capitán de Fragata Vicente Rosell Berenson (Jefe de Deportes), y Capitán de Fragata Julio Uriarte Guerra (Jefe de Disciplina).

A los Capitanes de Navío (r) Manuel Humberto Martínez Vargas (Ciencias Básicas), Juan Luis Salinas Sedó (Ciencias Sociales), Abel Castellanos Zegarra (Ciencias de Ingeniería y primer Director de Pre ESNA), y José Pacheco Quevedo (Ciencias Navales). Al Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, fuente de inspiración para los nombres navales que se adoptaron en esos años. A todos ellos mi reconocimiento y agradecimiento.

Reflexiones finales

Al cabo de veinte años de haber puesto en práctica las iniciativas descritas en este articulo, nos queda la satisfacción de que aquellas han contribuido –y continúan haciéndolo– a fortalecer el prestigio de la Escuela Naval del Perú. De ahí mi reconocimiento al equipo que me tocó dirigir, por su dedicación y profesionalismo, que en su momento contribuyeron a que la Escuela Naval, consecuente con su trayectoria, continúe siendo un centro de educación superior que no escatima esfuerzos para mantenerse vigente, y en la búsqueda permanente del liderazgo en la educación pública, ofreciendo a muchos jóvenes peruanos la oportunidad de hacerse de una profesión que los llenará de conocimientos, orgullo y distinciones, que hará de ellos ciudadanos de bien para nuestra sociedad.

Bibliografía

- Resolución de la Comandancia General de la Marina N° 1089-94, de fecha 28 de noviembre de 1994.

Historia de la Policía Naval



Capitán de Fragata
EDGAR MARTÍNEZ GARCÍA



Corrían los primeros meses del año 1971 y en una conversación con el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante Luis López de Castilla Hidalgo, salió el tema de las rondas que la entonces denominada Policía Naval hacía a fin de mes, por los bares y otros sitios del Callao, que consistía en seis tripulantes designados de un buque de la Escuadra, y un Alférez de Fragata de otro buque, denominado como el "Shore Patrol".

A todo este comentario, manifesté que aquello no cumplía con la Ley Orgánica de la Justicia Militar, título sexto, que dispone que una organización de Policía Castrense tiene como funciones ocuparse de las normas legales y reglamentarias de la Institución; además, tiene la función de auxiliar a la administración de la Justicia Militar, investigando los delitos y faltas y descubriendo a los responsables, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente, con los elementos de prueba y efectos que se hubiesen incautado. Asimismo, los jueces y tribunales militares podrán solicitar el auxilio de la Policía Militar para cualquier asunto que requiera la investigación judicial, debiendo también considerarse que los establecimientos penales militares, o de simple detención, estarán bajo la autoridad y custodia de una Unidad de Policía Militar.



Lealtad y disciplina, valores característicos del personal de la Policía Naval.

En concordancia con el artículo 48 del título sexto de la Ley Orgánica de la Justicia Militar, en tiempo de guerra la Policía Militar asumirá las funciones de prebostazgo, de acuerdo con lo dispuesto en la sección tercera, titulo quinto de la misma ley.

Terminada mi alocución, el Almirante Luis López de Castilla H., me dijo: "Comandante Martínez, ¿cree usted que pueda encargarse de hacer funcionar en nuestra Marina algo que pueda llamarse Policía Naval, en concordancia con lo que ha expuesto?", a lo que manifesté que sí, y que solo necesitaba su apoyo.

El apoyo comenzó con la autorización para ir a la isla San Lorenzo, para seleccionar a los tripulantes del último contingente de reclutas que conformarían la primera dotación de Policías Navales.

Al llegar a la isla, me di con la sorpresa de que solo quedaban 36 reclutas, los cuales no habían sido aceptados por otras dependencias, como Infantería de Marina, buques, etc., por tener talla muy baja. Con estos muchachos bajos de estatura, pero con un alto espíritu para servir en nuestra Institución, comencé el entrenamiento. Se empezó bajo la Administración del Arsenal Naval, que dio el alojamiento, alimentación y servicios médicos, odontológicos y otros, al no contarse con cuartel propio.

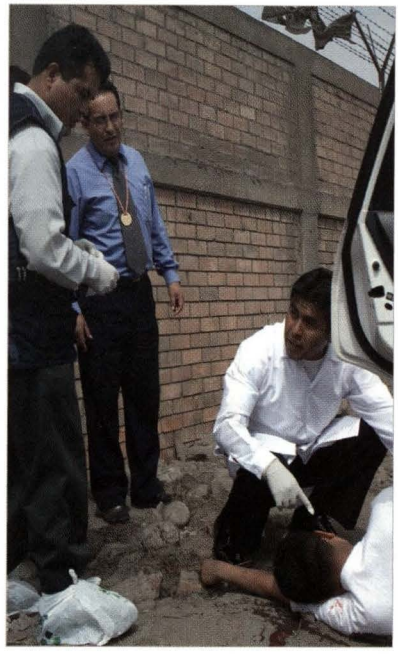
Comencé solo: no tenía oficiales bajo mi mando. Se me dio personal subalterno en apoyo, los denominados "Maestros de Armas", logrando que estos pasaran a mis órdenes como destacados a la iniciada Compañía de Policía Naval.

Tengo que mencionarlos, porque sin ellos no hubiese sido posible tener el servicio de Policía Naval actual. Estos fueron: Hauler, Juan Almeda S., Manuel Silva S., Andrés Garrido C., Luis Chumbo G., Pedro Gabriel V.; tripulantes de la primera dotación como Jorge Taipe, sastre; Alejandro Martel, carpintero; Nieves, peluquero. Todos ellos con un gran sentido de responsabilidad y, sobre todo, lealtad a toda prueba, con lo que bastó para que yo pudiera desarrollar el plan previsto, ya que tenía mi palabra empeñada.

Lo primero fue imbuir al personal de un sentido recto de disciplina, consciente, la que deberían aplicar en el cumplimiento de sus deberes, obligaciones y derechos; todo basado en las leyes a las que estábamos sujetos. En segundo lugar, teníamos que asumir que de nuestro comportamiento obtendríamos el respeto de los demás; deberíamos, por tanto, ser ejemplo de lo que predicáramos. Como necesario complemento, les recordé a nuestro máximo Héroe, el gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ejemplo a seguir.

Laborando día a día se fue conformando la Compañía de Policía Naval, cuya misión sería: dar protección, vigilancia y seguridad a los miembros y dependencias de la Marina.

Se ocuparía del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, así como de auxiliar a la Administración de Justicia Militar, investigando delitos y faltas, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente.



El personal de la Policía Naval en cumplimiento estricto a lo establecido en las normas legales.

Cada día se hacía más necesario contar con oficiales, para dar solidez al plan de entrenamiento, instrucción y otros que había elaborado. Frente a este requerimiento, comienza la Superioridad Naval a destacar periódicamente oficiales del grado de Alférez de Fragata: Héctor Lambruschini C., Raúl Saldías, José Luis Luna A., Luis Sánchez Salazar; por razones del tiempo y de memoria no hago mención de otros oficiales. Pido disculpas, ya que guardo de ellos muy gratos recuerdos y sin ellos no hubiese sido posible el actual Servicio de Policía Naval.

Antes de finalizar el año 1971, un 18 de setiembre, comienzan los 36 tripulantes de la Compañía de Policía Naval a ocupar puestos de guardia en la Comandancia General de la Base Naval del Callao, Arsenal Naval; funciones primarias como control del tránsito, control de acceso de personas y otros.

Hasta aquí había hecho algo, lo mínimo para una naciente Policía Naval, y sin los medios necesarios para poder desarrollar el plan de instrucción y entrenamiento, como los temas técnicos y profesionales. ¿Cómo hacerlo? Se requería personal que egresara de una escuela, una escuela de Policía Naval. Un verdadero reto.

Me dirigí a la Misión Naval Americana, para recabar información sobre la Policía Militar, y me dijeron que tenían un curso para Oficiales del grado de Capitán; o sea, de Teniente Primero, en la Escuela de las Américas, en Panamá.

Pregunté si se podía pedir una beca u otro procedimiento para recibir instrucción en la mencionada Escuela, manifestándome que solamente lo debía pedir el Instituto. Acudí a la Base Naval del Callao, dirigiéndome donde el Comandante General de la Base Naval; ya estábamos en el año 1972, informándole lo obtenido en la Misión Naval Americana. El Comandante General efectuó la gestión para que un oficial fuera a la Escuela de las Américas, en Panamá. La Superioridad Naval emitió un mensaje naval para que un Teniente Primero que quisiera una beca en Panamá para la Escuela de las Américas y seguir el curso de Policía Militar, se inscribiera.

El único oficial que se presentó para el curso fue el Teniente Primero Manuel Gonzales Chocano, a quien le tengo un especial aprecio, por su dedicación, esfuerzo y cumplimiento del deber, y sobre todo por su lealtad. A él se le debe el curso en el SITEN de Policía Naval, curso que adaptó del recibido en Panamá.



El primer curso de Policía Naval fue impartido en el Cuartel de la Policía Naval; ya teníamos alojamiento propio, alojamiento dejado por la Infantería de Marina al irse a su nuevo cuartel en Ancón.

Aquí hago un alto para recordar con gratitud al Almirante Luis López de Castilla H., quien me dio todo el apoyo, tanto moral como económico, sin el cual no hubiese sido posible reconstruir el cuartel dejado por los Infantes de Marina, local con el que contó como propio la naciente Compañía de Policía Naval.

Hago recuerdo del entonces Capitán de Fragata Hugo Ramírez Canaval, quien también apoyó dentro de sus posibilidades como jefe del Departamento de Logística de la Marina, y a otros amigos, quienes en forma desinteresada fueron apoyando con bienes materiales, haciendo posible que siguiera la puesta en marcha de la Compañía Naval en su cuartel.

A la llegada del Teniente Primero Manuel Gonzales Chocano, procedente de Panamá, inmediatamente se procedió a la organización del Primer Curso de Policía Naval, decidiendo que dicho curso se dictaría en el cuartel de la Policía Naval y no en el SITEN, en vista de que el personal que iba a recibir instrucción como Policía Naval no debía tener contacto con los otros alumnos que se formaban como personal subalterno de la Marina. La Policía Naval iba a contar con un personal que se aplicaría firmemente a los reglamentos, órdenes y demás consignas que la Superioridad dictara; no debería existir el "compañerismo" o "compadrería", tan común en nuestra idiosincrasia. Fueron 18 los primeros alumnos seleccionados, que al cabo de un año y con excelentes calificaciones, fueran becados a la Escuela de las Américas, en Panamá, al curso de Policía Militar, para adquirir mejor capacitación. El egreso fue un éxito; logramos los primeros puestos.

Durante mi permanencia como Comandante de la Policía Naval, se dieron anécdotas, sucesos y sobre todo gratos recuerdos de aquellas personas que colaboraron conmigo, por el bien de aquel "cuerpo" que hoy es el servicio de Policía Naval – POLINAV – PON. Evoco al C. de C. SN (O) Castro S., al Tnte. Primero SN (O) Francisco Pina Baca, al Tnte. Primero SN (O) Luis del Águila, al Tnte. Primero SN (MC) Luis Ormeño y al Tnte. Primero SN (MC) Luis Tello B., quienes apoyaron siempre en sus especialidades con diligencia para mantener en buen estado de salud a los miembros de la ya Compañía de Policía Naval.

Para funciones de la Policía Naval, fue trasladado al cuartel el Técnico Buzo Rabines. Por razones de salud, no podía seguir efectuando trabajos como buzo. A su llegada no fue nada positiva su actitud; conversamos largamente, pasaron



los días y fue cambiando. Al final de su permanencia en la Policía Naval, ¿quién no recuerda al "hombre liebre", cuando salía con la moto en ceremonias a las que asistía el Comandante General de la Base Naval? Personaje de gran físico, moreno él, adusto, cumplidor de su deber, pero primordialmente leal. Cosa rara, muchos personajes no saben lo que es "nosotros", sino solo "yo".

Pasó el tiempo, yo en la situación de Retiro, y él también. Gran reencuentro, abrazos, pero de los sinceros; me contó que era miembro de una orquesta, en la que tocaba el violín, noble instrumento como él. Aquella fue la última noticia de Rabines, hoy en los brazos del Eterno.

Habían transcurrido varios años desde que había dejado la Policía Naval, y en el año 1986, estando laborando en la vida civil, se presentaron a mi centro de trabajo un grupo de "jóvenes", que acababan de graduarse en la Escuela de Avanzada; eran Policías Navales, Primera Promoción. Me pidieron que accediera a que su Promoción llevara mi nombre. Gran honor e inmensa satisfacción; cuánto orgullo por el deber cumplido.

La Primera Promoción de la Escuela de Avanzada, con miembros de la Policía Naval, lleva mi nombre. Su padrino fue Manuel Gonzales Chocano; designación muy merecida: él fue quien implementó la instrucción.

En octubre del año 1973, antes de dejar el Comando de la Policía Naval, remitía a la Comandancia General de la Base Naval, el texto intitulado "La Policía Naval en la Marina de Guerra del Perú", para ayudar a hacer posible la formalización de la Policía Naval, ya que tenía dos años funcionando sin partida de nacimiento.

A continuación transcribo el texto, para que se tenga idea completa de lo que significa la Policía Naval y se comprenda su razón de ser.

Índice– Extracto- Introducción.

1. MISIÓN- Organización y Funciones de la Policía Naval.

2. PREVENCIÓN DEL CRIMEN- Generalidades- Aspectos Sociológicos- Crimen y Ofensas- Medidas Preventivas y Medidas Correctivas- Medidas para el Cumplimiento de la Ley y Mantenimiento del Orden.

   Los siguientes acápites: a) Medidas Preventivas, b) Medidas Correctivas, c) Programa de Prevención del Crimen, d) Importación de Información, e) Responsabilidad del Estado Mayor General de Marina, f) Funciones del Jefe de Servicio de Policía Naval o Capitán Preboste en Control del Vicio, g) Actividad del Jefe de Servicio de Policía Naval y la Policía Naval en Control del Vicio, h) El Vicio, 1) Bebidas Alcohólicas, 2) Responsabilidad de la Policía Naval, 3) La Prostitución, 4) Juego, 5) Narcóticos, 6) Homosexuales.

3. OPERACIONES DE LA POLICÍA NAVAL
4. DEBERES DEL PERSONAL DE GUARDIA
5. CONTROL DEL VICIO- Problema del Licor- Problema de Narcóticos- Problema de Prostitución- Problemas de Juego.
6. PROGRAMA DE DETENCIÓN DE AUSENTES- Ausentes- Tipo de Ausentes- Definiciones- Autorización de Aprehensión.
7. JUNTAS DE CONTROL DISCIPLINARIO DE LAS FUERZAS ARMADAS- Introducción- Funciones- Procedimiento a seguir para declarar un lugar "fuera de límite"- Procedimiento a seguir para declarar un lugar "fuera de límite" en Emergencia.
8. RELACIONES PÚBLICAS- Relaciones entre la Policía Naval y el Público.

   Introducción- Relaciones con otras Entidades- Programa de Relaciones Públicas- Relaciones con Tripulantes y Público en General.

Antes de dejar el Comando de la Cía. de Policía Naval, solicité a la Dirección General de Personal que se asignara un Abogado Penalista, porque los problemas que veníamos teniendo eran de ese campo; llegó destacado el Tnte. Primero (CJ) Víctor A. Gutiérrez P., quien llegó a ser en la época del terrorismo Juez Especial de Marina. Como anécdota, al preparar personal, me enfoqué en la necesidad de contar con medios adecuados para proteger al Alto Mando, ya que el terrorismo estaba en Lima. Ello hizo que fuera yo citado al Estado Mayor para exponer los motivos de mi proceder, llegándose a preguntarme si veía yo muchas películas de James Bond. No pasó mucho tiempo; yo ya lejos de la POLINAV, me enteré de que estaban entrenando personal para tal fin: choferes que condujeran a la defensiva, huidas de emergencia, así como guardaespaldas, etc. El vislumbrar un futuro no lo hace a uno adivino sino precavido.

La labor fue ardua, pero hoy veo sus frutos.

Me animé a escribir el presente artículo como remembranza de una de mis actitudes y acciones durante mi permanencia en actividad en mi querida Institución, a la que le debo grandes satisfacciones como Marino, el haber recorrido por varias dependencias, pero sobre todo las millas náuticas navegadas, y más aún los tres comandos en unidades de nuestra Armada, lo que me permitió ser Marino a cabalidad. Ahora, en el remanso de la vida, estoy cosechando la amistad de aquellos que verdaderamente me aprecian.

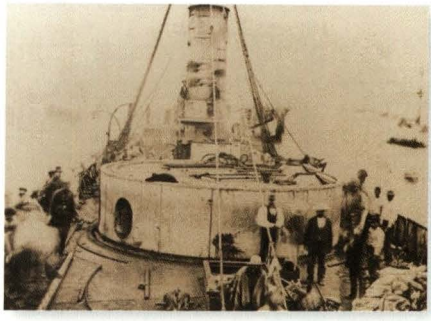
A veces escuché la frase "no navegues contra la corriente". Ahora lo veo claro: el hacerlo me permitió ser yo, y al ver más adelante, ver a mi familia, mi esposa, mis cuatro joyas: mis hijos; mis ocho nietos, sucesores de las inquietudes de sus padres y el recuerdo del "papapa"; no hubo riqueza material, pero sí una inmensa fortuna espiritual, sin olvidar en ningún momento al Ser Supremo que todo lo puede. No lo desaprovechemos.



Historia de un 8 de Octubre: Angamos



Licenciado en Derecho
RODRIGO MURILLO BIANCHI



Huáscar, tomada en fecha posterior al 08 de octubre de 1879, fecha en la que fue capturado por buques chilenos.

Esta mañana el cielo de Lima amaneció plomizo, como de luto, entristecido. Se cumplieron ya 133 años desde aquel triste miércoles de octubre, que seguramente vio un aura como esta, oscura, sombría, donde el "Huáscar" y treinta y uno de sus tripulantes perecieron en la Batalla Naval de Angamos. Los restantes, los que sobrevivieron, fueron capturados por los marinos de la escuadra chilena, y, sin ellos en el mar, con el monitor en manos enemigas, quedó libre el paso para la invasión terrestre del Perú en la Guerra del Pacífico.

Esta mañana, esta fecha en realidad, debe ser para nosotros ocasión de profunda reflexión y pensamiento. De minuto de silencio y memoria solemne. Un día como hoy perecieron en el mar personas brillantes, únicas en su tipo, que, sabiendo de antemano que no escaparían del combate, decidieron morir como hombres libres, como hombres dignos, como peruanos indómitos, aun cuando entendían que la guerra era insostenible y que –para ellos, aquella mañana– la misma mostraba su rostro más suicida: la certeza de la prisión o la muerte en combate, temores ambos ignorados ante el altar del sacrificio propio. Un acto de genuino amor por los demás antes que de simple y llano patriotismo.

Si habremos de repasar la historia, como efectivamente haremos, conoceremos que la última travesía del "Huáscar" partió de Arica, puerto de descanso del monitor silente. El Almirante Grau, desatendido en su solicitud de meter el buque a dique para reparación (llevaba más de seis meses batallando prácticamente solo contra la escuadra chilena), se hizo a la mar nuevamente el primero de octubre de 1879. No obstante, como quien sabe que el final llegará pronto, antes de partir escribió a los suyos, les envió los objetos de valor que llevaba a bordo y recibió los santos sacramentos: el viaje que emprendía muy bien podía ser el último, si las leyes de la razón y la guerra se empeñaban en materializar lo probable.

Así pues, zarpó el "Huáscar" rumbo al sur el primero de octubre, acompañado de la Corbeta "Unión". El día 5, en la caleta de Sarco, ya en aguas chilenas, capturó el monitor a la goleta "Coquimbo". Posteriormente, llegó al puerto del mismo nombre y prosiguió audaz aun más hacia el sur, hasta la caleta de Tongoy, localidad cercana al importante puerto de Valparaíso. Cumplido el objetivo de esta expedición (hacer un acercamiento al puerto neurálgico de la escuadra enemiga, Valparaíso), las naves nacionales iniciaron su retorno al Perú.

El día 6 reportó el "Huáscar" una falla en su máquina de vapor. Otra el día 7. Según su parte oficial, a las cero horas del día ocho, arribó a Antofagasta, Bolivia. Una calma inusitada se apreciaba en el mar[1]; no se había avistado ningún buque de la fuerza enemiga. Grau, en aquellos instantes de aparente sosiego, desconocía que se estaba cerrando un anillo de muerte en torno al "Huáscar" y la "Unión".

Al amanecer del día 8, el cerco se manifestó: el "Huáscar" avistó tres humos al sur. Eran navíos militares chilenos: el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño". Navegaban los referidos buques tratando de interponerse entre tierra y las naves peruanas, para echarlas al oeste, y lo lograron. A las 7:15 horas se completó el círculo de fuego: tripulantes del "Huáscar" divisaron los humos de otras tres naves enemigas: el "Cochrane", el "O'Higgins" y el "Loa". Entonces Grau, entendiendo que el "Huáscar" no podría escapar de la persecución de los modernos buques que lo cercaban, ordenó a la "Unión" —de superior velocidad— poner rumbo norte, dejándolo sólo en la batalla frente a los seis navíos de Chile.

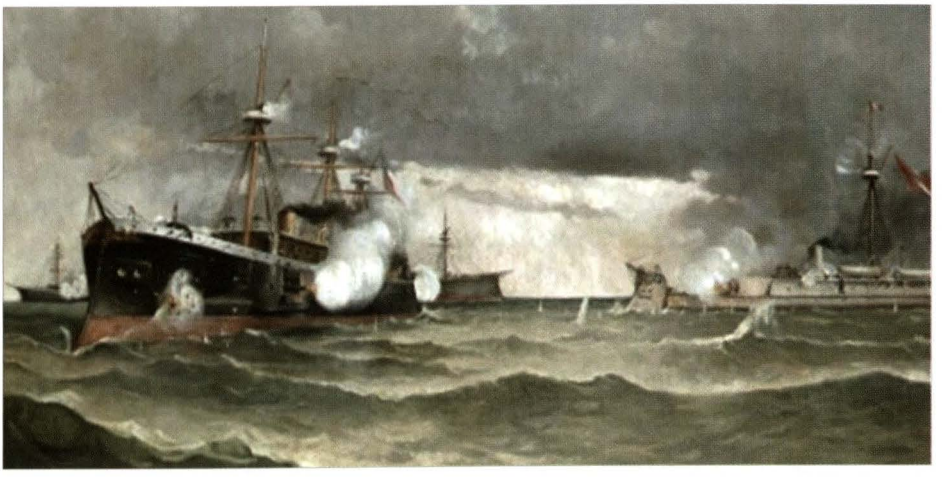
Transcurrieron dos horas desde que se cerró el anillo de hierro en torno al "Huáscar" y el combate no tardó en desplegarse. Y llegados los hechos a este punto, uno no puede evitar preguntarse: ¿En qué debieron haber pensado los

tripulantes del monitor durante tan larga espera, tan larga que hubiera hecho flaquear el ánimo de cualquier militar que se sabe muerto de antemano? ¿Acaso no sintieron temor o pensaron en rendirse cuando la escapatoria resultaba imposible? ¿Qué pasó por la mente de aquellos jóvenes peruanos que, aquel día, conocerían sin duda en carne propia el dolor, cuando no la muerte violenta, que casi siempre impone la derrota militar?

Los actos de Grau y su tripulación no dejan espacio para la duda.

A las 09:40 horas, teniendo a los buques chilenos a distancia de tiro, el "Huáscar" izó su pabellón de guerra y abrió fuego contra el "Cochrane". Inmensa habrá sido la sorpresa de los confiados marinos chilenos al notar que, aún en superioridad de número, eran desafiados por las andanadas furiosas del siempre temido monitor peruano. Ahora bien, el "Cochrane", muy taimadamente, no contestó inicialmente los disparos, sino que acortó distancias gracias a su mayor velocidad, y cuando estuvo a 200 metros del "Huáscar", disparó contra él sus primeros cañonazos, perforando el blindaje del casco y dañando su sistema de gobierno[2].

Diez minutos después, el líder del navío nacional selló de gloria su destino: un proyectil proveniente del "Cochrane" impactó en la torre de mando, y al estallar, acabó con la vida del Contralmirante Miguel Grau, dejando moribundo a su acompañante, Teniente Primero Diego Ferré. Entonces, tomó el mando del buque el Capitán de Corbeta Elías Aguirre, quien continuó el combate, hasta que también cayó muerto. Uno tras otro, los oficiales peruanos se fueron sucediendo a cargo de la nave, que recibía una y otra vez los impactos de



Combate de Angamos de Teófilo Castillo Guas.

los buques chilenos, hasta que, habiendo recaído el mando en el Teniente Primero Pedro Gárezon, este oficial, viendo que ya no era posible continuar la lucha por las condiciones en las que se hallaba el "Huáscar", con sus cañones inutilizados, roto su timón y diezmada su tripulación, dio la orden de abrir las válvulas para hundirlo en las profundidades del mar. Cuenta Pedro Gárezon, quien sobrevivió al combate, en su parte oficial:

> *"En ese momento el "Huáscar" se encontraba sin gobierno por tercera vez, pues las bombas enemigas habían roto los aparejos (...) siendo desde todo punto imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que aún vivíamos, sumergir el buque antes de que fuera presa del enemigo, y con tal intento mandé al Alférez de Fragata, don Ricardo Herrera, para que en persona comunicara al primer maquinista la orden de abrir las válvulas, la cual fue ejecutada en el acto".* [3]

A las 10:55 de la mañana las naves chilenas suspendieron el cañoneo, al ver que el "Huáscar" comenzaba a hundirse, y resolvieron enviar una dotación armada en lanchas para tomarlo, dada la inmovilidad del buque peruano. Cuando los marinos enemigos ingresaron a bordo, el "Huáscar" ya tenía un metro de agua y estaba a punto de hundirse por la popa. No obstante, con revolver en mano, oficiales chilenos ordenaron a los maquinistas cerrar las válvulas para evitar el inminente hundimiento. Cuenta el parte oficial del Primer Ingeniero a bordo, el británico Samuel Mac Mahon, que recibió...

> *"[...] la orden personal y privada del Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, para abrir las válvulas y echar el buque a pique, cuya orden ejecuté de inmediato, con toda la actividad y deseos posibles, sacando a todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que sacar las puertas de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas, pues fuimos abordados y tomados prisioneros. En ese momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina superior. (...) Yo y el Segundo Ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos seguir la orden, pues ya éramos prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del 'Rímac' habían sido forzados a entregar la máquina y que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir".* [4]

Finalmente, los ingenieros cerraron las válvulas y evitaron el hundimiento del buque, capturándolo para las armas chilenas. Así concluyó el Combate de Angamos. Cuando, después de una hora y treinta y cinco minutos de combate suicida, muertos y heridos ya todos los oficiales peruanos, los marineros chilenos abordaron el despojo flotante que era el monitor, uno de ellos...

> *"[...] vio que un tripulante peruano lloraba delante de los restos de un cadáver mutilado que piadosamente había recogido. Era aquel tripulante un sirviente del Comandante y los restos todo cuanto quedaba de quien en vida fuera el Contralmirante don Miguel Grau Seminario. En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima, ícono santo del Perú, a la que Grau solía rezar, también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala."*[5]

Los tripulantes que sobrevivieron fueron trasladados al "Cochrane" y al "Blanco Encalada", donde se les dio cobijo, asistencia médica y alimento. El parte oficial del Capitán de Fragata Manuel Melitón Carbajal da cuenta de ello, al señalar que *"todos los tripulantes, que heridos en su mayor parte sobrevivían, fueron tomados prisioneros y trasbordados a los blindados, donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia"*[6]. Aparentemente, el alto mando de la escuadra chilena había decidido enmendar los errores cometidos en la Batalla de Iquique, en mayo del mismo año, donde la "Covadonga" ametralló a los sobrevivientes peruanos del "Independencia", que nadaban por sus vidas luego de que su nave golpease una roca submarina que no se encontraba en los mapas de entonces.

No cabe duda, pues, que la mañana de este nuevo 8 de octubre es lúgubre y oscura, pero incomparable en su tono grisáceo y triste con la que vivieron los tripulantes del "Huáscar" en Angamos. Importante es también entender, como peruanos críticos, que ante todo Angamos fue el envío, por parte de un gobierno inepto e improvisado, como los que casi siempre ha tenido el Perú, de la mejor sangre peruana a la muerte, en una guerra que estaba perdida de antemano y a la que acudimos desarmados, guiados por una falsa sensación de grandeza e inefabilidad. No obstante, es también la respuesta de esta sangre peruana valerosa, de estos jóvenes valientes, emancipados, que puestas así las condiciones no dudaron un segundo y le dijeron al Perú de entonces: *"Aquí estamos y no tenemos miedo"*.

Es cierto, la guerra no la desató el Perú y, por el contrario, la generó un enemigo codicioso que la había planeado con años de anticipación. Pero me es difícil aceptar que tanto Piérola como Prado (gobernantes del Perú antes, durante y después de la guerra) sobrevivieron al conflicto y no así los muchachos inocentes que no dudaron, o que simplemente no tuvieron otra salida que la de ofrendar sus vidas en defensa de sus familiares y del país, siguiendo la tradición guerrera que a los peruanos nos imponen 5.000 años de historia, tal y como lo hicieron los valientes de Angamos, donde en inferioridad de condiciones —y quizá añorando tiempos mejores— fueron los primeros en hacer tronar el cañón.

Referencias

1. Historia de la Marina de Guerra del Perú en el siglo XX. Extraído de: Página Oficial de la Marina de Guerra del Perú (http://www.marina.mil.pe/larepublica_sigloxix.htm). Fecha de consulta: 08/10/2010.
2. Ibíd.
3. Parte Oficial del Teniente Primero Don Pedro Gárezon. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 202. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
4. Parte Oficial del Primer Ingeniero, Samuel Mac Mahon. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 204. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
5. Romero Fernando, "Grau, El Marino Epónimo del Perú". Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 24. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
6. Parte Oficial del Capitán de Fragata Don Manuel Melitón Carbajal. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 206. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.

Historia de la fotografía de guerra: De crimea (1854 - 1856) a la guerra civil española (1936 - 1939)



Licenciado en Comunicaciones
RENZO BABILONIA FERNÁNDEZ BACA



Nacimiento y evolución de la fotografía de guerra en el siglo XIX

Los primeros conflictos bélicos registrados por los fotógrafos fueron la guerra entre México y Estados Unidos (1846-1848) y el sitio de Roma (1849). La anexión norteamericana de Texas convocó a varios autores, pese a las dificultades que tenía la fotografía en aquellos tiempos para trabajar en exteriores. En la imagen más espectacular que se conserva de aquella lucha, tomada el 18 de abril de 1847 por Chas S. Betts, puede observarse una amputación practicada por el cirujano militar Pedro Vander Linden al sargento de artillería mexicano Antonio Bustos, luego de un combate en las cercanía de Jalapa.

La Guerra de Crimea

Gracias al trabajo de fotógrafos como Roger Fenton y James Robertson, a partir de la Guerra de Crimea (1854-1856) se puede hablar ya, del nacimiento de la fotografía de guerra. Se debe comprender que los fotógrafos durante el siglo XIX van a cubrir diversos conflictos, a lo largo del mundo, según su propia

nacionalidad e intereses comerciales. Es decir, van a fotografiar y exponer su visión de la guerra, acorde con los intereses del Ejército o país que les pague. La idea de la supuesta objetividad de la prensa es un concepto que recién se comenzará a contemplar a partir de la Guerra Civil Española (1936 – 1939).

Aunque si recordamos la forma en que revistas como *Time Magazine* o canales de cable como CNN cubrieron las invasiones a Irak a fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, siempre desde el punto de vista norteamericano, comprenderemos lo poco que se ha cambiado al respecto.

En cada guerra en que un país europeo o los EE. UU. ha participado, desde la década de 1850, siempre ha estado presente una casa o estudio fotográfico trabajando bajo el siguiente concepto: la fotografía no miente, todo lo que se ve en la imagen demuestra que los hechos ocurrieron en una determinada manera.

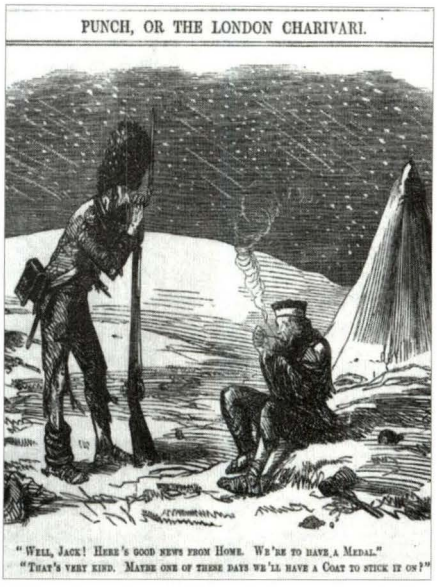


Guerra de Crimea (1854 - 1856).
Las fotografías tomadas por Roger Fenton, lejos de los campos de batalla y en las que siempre se observan a las tropas correctamente vestidas y alimentadas. Servían para trasmitir la falsa sensación de una guerra que estaba siendo bien dirigida y,sobretodo, había sido correctamente planificada.

Durante la guerra de Crimea, el británico Roger Fenton organizó una expedición financiada por el editor Thomas Agnew y el propio Ejército Británico.

La visión pulcra e idealizada de la guerra que Fenton ofreció a los ingleses, estuvo condicionada por sus patrocinadores: siempre existió la voluntad de acallar las críticas sobre las atroces condiciones en que vivían y combatían las tropas británicas; por otra parte, existía el interés de Fenton y del propio Agnew de ofrecer las fotos a los familiares de los soldados que luchaban en el frente de batalla. Las tomas fotográficas, en aquel tiempo, duraban de tres a sesenta segundos, lo cual impedía captar cualquier imagen de acción, estando obligados los retratados a mantenerse quietos al momento de posar para la cámara.

Es decir, para esta época, el fotógrafo no ingresaba aún al campo de batalla. Pongamos como ejemplo un enfrentamiento armado. ¿A qué nos referimos? A que la fotografía todavía no podía documentar directamente los combates.



Grabado publicado en The Times, Londres, criticando las malas condiciones en que se hacía combatir a los soldados británicos en la Guerra de Crimea (1854 - 1856).
Roger Fenton fue enviado a documentar la guerra siguiendo el concepto, que todavía, mucha gente considera verdadero, de que "una fotografía siempre dice la verdad y todo lo que sale en ella es cierto". Su trabajo se utilizó para desmentir las opiniones en Gran Bretaña contrarias a la intervención de sus tropas en Crimea.

Por lo tanto, debía limitarse a retratar a las tropas y a los principales jefes de los ejércitos en sus campamentos antes de partir a la guerra. Y, de la misma manera, una vez terminada la batalla, se fotografiaba a los sobrevivientes, prisioneros, muertos y ruinas de la ciudad o fortaleza que había sido vencida o saqueada. El fotógrafo del siglo XIX solo podía documentar las batallas una vez que estas habían concluido.

En la imagen más famosa de Fenton, no se ve gente posando. Bautizada como "El Valle de las Sombras de la Muerte", la fotografía mostraba un sendero de tierra abandonado, repleto de balas de cañón, que era blanco de constantes bombardeos por parte de los rusos.

"El desenterrar y deshonrar los cuerpos de los enemigos muertos en combate se convirtió en una práctica usual para representar un triunfo militar a través de las imágenes".

A menudo, el escenario de aquella foto ha sido confundido con el lugar en donde se produjo la famosa carga de la Brigada Ligera. Fenton visitó el lugar en donde realmente se masacró a la caballería inglesa y no lo documentó. "[...] encontramos muchos esqueletos quemados... cadáveres con suficiente carne como para componer un paisaje de pesadilla" (Sweenwy 2002: 45).

En julio de 1855, aquejado por problemas de salud, Fenton regresó a Londres con unas trescientas fotos alejadas de todo realismo, que Agnew editó en una serie de portafolios. Poco después, James Robertson y su socio Felipe Beato llegaron a Bataclava para registrar los fuertes destruidos y la ciudad bombardeada tras la retirada de los rusos.

Sus imágenes registraban la crudeza que Fenton había eludido, siendo exhibidas en Londres en abril de 1856; la muestra, sin embargo, fue un fracaso debido a que, para entonces, el conflicto se había vuelto impopular para la opinión pública británica.[1] A Beato la muerte lo acompañaría un tiempo más.

En 1858 tomó la primera fotografía de soldados caídos en combate.

Su imagen del palacio de Secundra Bagh, destruido por el Ejército inglés al develar la rebelión de los cipayos en la India, con el patio interior lleno de cadáveres, resultaba impactante, pero al momento de su publicación fue muy criticada, siendo acusado Beato de haber desenterrado los cuerpos de los amotinados para "mejorar" la toma.

El desenterrar y deshonrar los cuerpos de los enemigos muertos en combate se convirtió en una práctica usual para representar un triunfo militar a través de las imágenes.

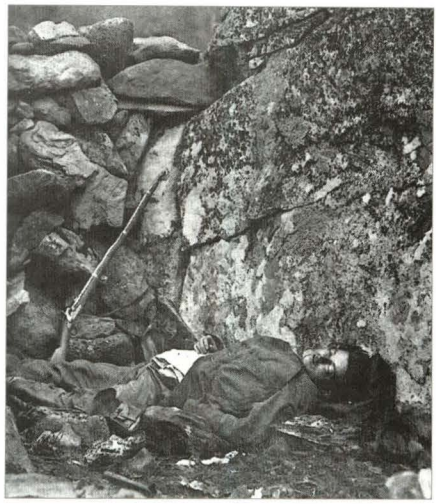
La fotografía de guerra, en cualquier conflicto armado, solo registra lo que el vencedor, el que se ha quedado con el terreno, quiere mostrar. ¿Cómo se representa la victoria? Mostrando los muertos, la tecnología (cañones, trincheras y defensas) y las ciudades destruidas del enemigo: siempre retratadas y humilladas con las banderas del triunfador en sus principales edificios públicos. El vencedor, en cualquier guerra y en toda imagen que evoque una victoria, se colocará siempre en un nivel superior respecto al vencido y su uniforme

se verá implacable cuando pose junto al armamento capturado o los muertos enemigos.

La Guerra Civil Norteamericana

En 1861, Mathew Brady, dueño de una galería fotográfica en Washington, organizó un equipo de diecinueve fotógrafos para registrar la Guerra Civil Norteamericana.

Las 7.500 imágenes obtenidas por estos hombres a lo largo de cinco años constituyeron el documento gráfico más importante del siglo XIX.[2]



Gettysburg, Pennsylvania, 1863.
Guerra Civil Norteamericana.
Fotografía Alexander Gadner.
El soldado confederado ha muerto durante la batalla. Sin embargo, su rostro ha sido volteado hacia la cámara y su arma apoyada en la trinchera para que ambos puedan ser visibles en la fotografía.

En 1866, Alexander Gardner y George N. Barnard, que trabajaron inicialmente en el equipo de Brady, editaron *Gardner's Photo. Photographic Sketchbook of the War y Photographic Views of Sherman Campaign*, los primeros libros ilustrados con fotografías originales.[3]

Gardner era un hombre convencido de la causa de la Unión, y para ello no dudaba en calificar en sus libros a los soldados federales como "Patriotas" y a los confederados como "traidores" y "rebeldes" (en mayúsculas y minúsculas, respectivamente). Sus precios de venta fueron demasiado altos para una economía de posguerra y, desafortunadamente, no lograron convertirse en éxitos comerciales.

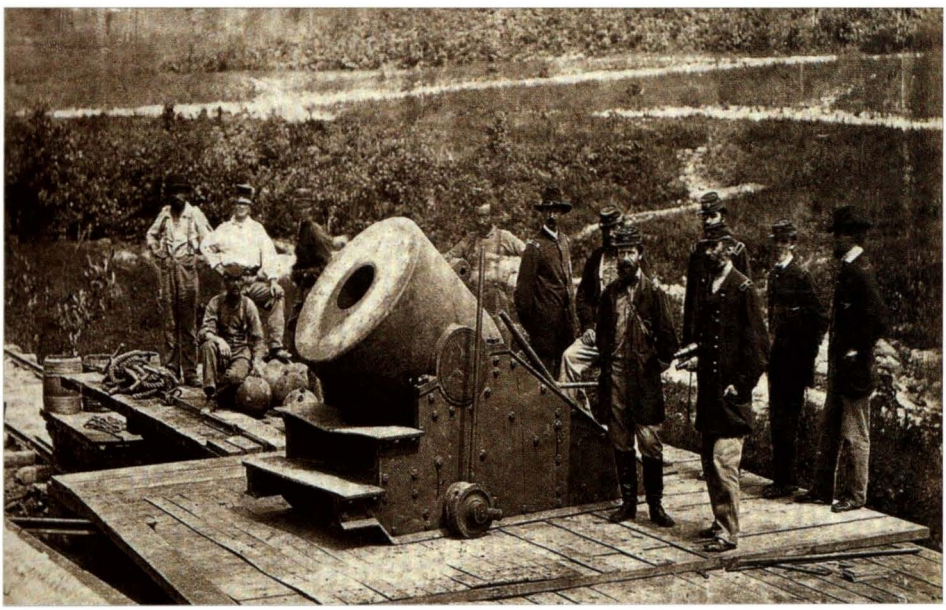
La cobertura de la Guerra Civil de Brady fue decisiva para el posterior desarrollo de la fotografía documental. A partir de los años sesenta del siglo XIX, los esfuerzos de los fotógrafos para registrar guerras se multiplicaron por todo el mundo.

Paralelamente, comenzaron a aparecer las primeras revistas ilustradas, cuyo antecedente más notable fue el *Illustrated London News*, publicado en Inglaterra en 1842.

Al año siguiente, apareció en Francia *Le Illustration*, y en 1857 salió a la venta en Estados Unidos el primer número de *Harper's Magazine*. Todas estas publicaciones tenían en sus planteles a decenas de dibujantes y grabadistas, cuyo trabajo dependía en gran medida de las fotografías que servían de modelo para sus ilustraciones.

La Guerra de la Triple Alianza

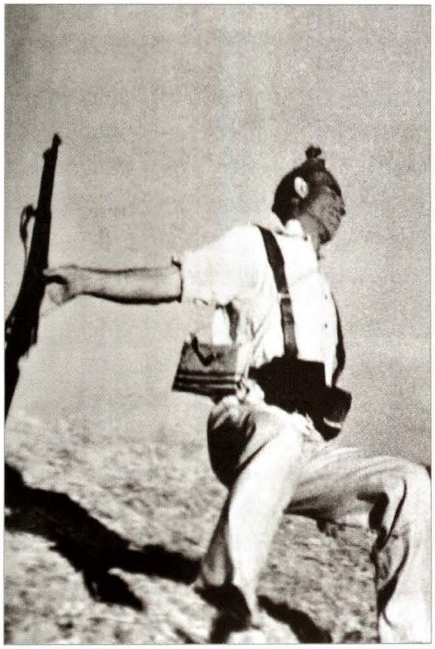
En 1859, cuando el irlandés George Thomas Bate llegó desde los Estados Unidos para establecer en Buenos Aires una galería de retratos, la profesión de fotógrafo era todavía inestable y, en consecuencia, itinerante. La mayoría de los fotógrafos que trabajaban en Sudamérica eran franceses o norteamericanos, que anunciaban su llegada con avisos en los diarios, y, de acuerdo con el éxito o fracaso de sus negocios, se establecían en el lugar o partían en búsqueda de nuevos mercados.[4] Bate no fue la excepción, y en los años 1859 y 1860 viajó por Buenos Aires y Montevideo, ofreciendo sus retratos a la prensa rioplatense.



Mortero "Dictador" en el frente de Petesburg, Guerra Civil Norteamericana, 1864. El álbum fotográfico de Alexander Gardner no solamente es un excelente documento histórico sinó tambien uno de propaganda a favor de la causa del Norte. En su obra se refería a los soldados Confederados como "rebeldes" como "r" minúscula y a los Norteños como "Patriotas" con "P" Mayúscula.

La moda de los retratos en formato *Carte de visite* había alcanzado tal furor, que el gobierno de Lincoln creó un impuesto a la fotografía que ayudara a solventar los gastos de la Guerra Civil. A su regreso de un viaje a Estados Unidos, Bate se encontró que la guerra de Paraguay en contra de Argentina, Brasil y Uruguay estaba a punto de estallar.[5]

Bate decidió enviar fotógrafos a la zona de conflicto. Tras un bombardeo de la Escuadra brasileña, Paysandú, una de las principales ciudades paraguayas, cayó en manos de los aliados en enero de 1865; el día 9 de aquel mes, los operadores de la Compañía Bate pudieron fotografiar aquel escenario desolado.[6] El trabajo del fotógrafo irlandés marcó el nacimiento de la fotografía bélica en Sudamérica. Bate había visto la cobertura de la Guerra Civil Norteamericana y estaba impresionado por el realismo de las fotografías que eran empleadas para ilustrar los relatos de los corresponsales de prensa[7].



Guerra Civil Española (1936 - 1939). El fotógrafo Robert Capa fue reconocido por imagen llamada "Muerte de un Miliciano". En la misma se observa a un voluntario republicano español siendo impactado por un disparo que le produciría la muerte instantáneamente. La fotografía ha causado mucha polémica, a lo largo del tiempo, ya que existen muchas opiniones de que, en verdad, se trataría de una fotografía armada: aquello debido a que no se nota sangre en la ropa del miliciano (supuestamente alcanzado por un balazo) y a que el fotógrafo nunca mostró los negativos en el orden que realmente tomó sus imágenes aquel día.

Las fotos incluían retratos de militares aliados, prisioneros paraguayos, muertos en combate y edificios destruidos. La edición del día 14 de noviembre del diario *La Tribuna* informaba que la colección de las diez vistas exhibidas en las vitrinas de la librería inglesa de Loedel, frente a la Bolsa de Comercio, costaba 225 pesos.

El 20 de noviembre, *El Siglo de Montevideo* afirmaba que la guerra no había perdido interés para aquellos que la miraban de lejos: "En realidad es mucho más bello ser espectador a la distancia de aquel drama que ha llegado a cautivar la atención de las primeras potencias europeas, que desempeñar en él un rol cualquiera al alcance de los proyectiles". (Cuarterolo 2000: 24)

La Primera Guerra Mundial

Fotógrafos militares como Edward Steichen realizaron imágenes para labores de reconocimiento, comunicación e inteligencia, pero muchas de sus tomas fueron censuradas antes de su exposición al público. Las fotografías que podían dañar la moral no eran publicadas ni permitidas por ninguno de los dos bandos. Aquel resultó siendo el enfrentamiento bélico más censurado desde la invención de la fotografía.

El veto no solo incluía los horrores de la guerra, sino también los tabúes sociales. Los censores reflejaban actitudes de segregación racial. Las Fuerzas Armadas norteamericanas, por ejemplo, se negaban a aprobar la impresión de imágenes que incluyeran a soldados blancos y negros confraternizando. Los documentales que incluyeran a tropas negras no eran presentados en los cines para público blanco.

Robert Capa y la Guerra Civil Española (1936 – 1939).

Fue durante la Guerra Civil Española (1936-1939) que nació el fotoperiodismo, tal como es conocido en la actualidad. Gracias a las cámaras más ligeras y a las velocidades cada vez más rápidas de los equipos, finalmente la fotografía pudo captar el momento culminante de una acción militar: congelar los hechos y captar el instante decisivo de los mismos.

Las nuevas y rápidas cámaras de 35 mm (los negativos tradicionales) permitieron a los fotógrafos estar presentes en el instante decisivo del combate: acercándolos mucho más a las balas y a la posibilidad de ser heridos y de morir en combate.

El propio hecho de que las cámaras fotográficas fueran mucho más pequeñas y ligeras conllevó un abaratamiento en sus costos, la posibilidad de una mayor adquisición de las mismas, e influyó en el hecho de que la edad de los fotógrafos presentes en los frentes de batalla, a partir de esos momentos, disminuyera ostensiblemente. Un detalle observable en el mayor dinamismo y vitalidad en las fotografías que se tomaron desde esta guerra.

A partir de la Guerra Civil Española, el ahora llamado reportero gráfico ya no se presenta horas, días o meses después de los hechos: se encuentra en la situación decisiva que, muchas veces, es intencionalmente retardada hasta su llegada. Los eventos sociales y políticos importantes, como mítines, capturas,

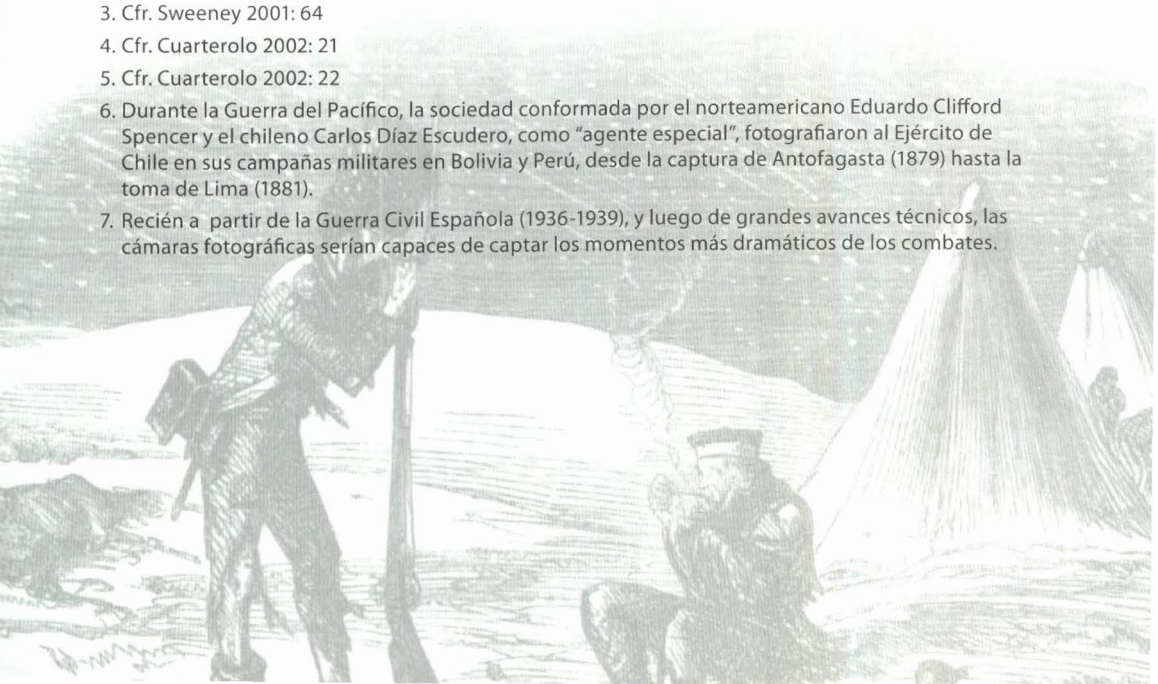
rescates de rehenes, invasiones, entre otros, no suelen desarrollarse hasta la llegada del reportero gráfico que dé cuenta de los hechos al mundo y al resto de la población.

Su mayor fortaleza es el empleo de aquel lenguaje mínimo que, evaluado en una sola imagen y a través de una mirada profesional que incluye el trabajo con la luz, el encuadre, el punto de vista y elección del objetivo, puede convertirse en material histórico. Tal fue el caso de la fotografía realizada por Robert Capa de un miliciano republicano cayendo a tierra tras haber sido impactado por las balas nacionalistas.

Aquella imagen se convirtió en el símbolo de la lucha de la República Española ante las tropas nacionalistas del General Franco. Al capturar directamente la violencia, el fotógrafo emite una opinión, una expresión de su propia subjetividad. La labor fotográfica ya no estaba dirigida, a diferencia del siglo XIX, a la realización de propaganda o a la función de meros acompañantes de los ejércitos en pugna, sino a la representación del sufrimiento de los individuos: soldados que combatían en las batallas o los civiles desplazados por las guerras o víctimas directas de estas.

Referencias

1. Cfr. Sweeny 2001: 45
2. Cfr. Sweeney 2001: 64
3. Cfr. Sweeney 2001: 64
4. Cfr. Cuarterolo 2002: 21
5. Cfr. Cuarterolo 2002: 22
6. Durante la Guerra del Pacífico, la sociedad conformada por el norteamericano Eduardo Clifford Spencer y el chileno Carlos Díaz Escudero, como "agente especial", fotografiaron al Ejército de Chile en sus campañas militares en Bolivia y Perú, desde la captura de Antofagasta (1879) hasta la toma de Lima (1881).
7. Recién a partir de la Guerra Civil Española (1936-1939), y luego de grandes avances técnicos, las cámaras fotográficas serían capaces de captar los momentos más dramáticos de los combates.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

XI Reunión de Estados Mayores y XXVI Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile



En la ciudad de Valparaíso, del 22 al 26 de abril, se llevó a cabo la XI Reunión de Estados Mayores y la XXVI Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile.

La delegación peruana estuvo presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, e integrada por el Contralmirante Javier Sotomayor de Rutte, Capitán de Navío Juan Carlos Montenegro Valderrama, Capitán de Navío Nelson Montenegro Pacheco; el Agregado Naval a la Embajada del Perú en Chile, Capitán de Navío José San Martín Gómez, y el Capitán de Fragata Roberto Alcandré Ángeles.

Por su parte, la delegación chilena fue presida por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Francisco García-Huidobro Campos, y compuesta por el Comodoro Óscar Aranda Mora, el Capitán de Navío Ronald Mc Intyre Astorga, el Capitán de Navío Jaime Rodrigo Ramírez, y el Capitán de Fragata Augusto Narr Araya.

Durante la reunión, se firmaron importantes acuerdos relacionados con visitas recíprocas a nivel de autoridades navales, intercambios profesionales y académicos, cooperación en el ámbito técnico-logístico, apoyo en instrucción náutica y velera, así como se gestionó la firma de importantes convenios bilaterales.

Como parte de las actividades programadas, se visitaron las instalaciones de la Escuela Naval de la Armada de Chile, el Museo Naval y la Academia Naval de Guerra. Asimismo, se presentó el saludo protocolar a nombre del Comandante General de la Marina, al Comandante en Jefe de la Armada de Chile, donde se le entregó un presente recordatorio a nombre de la Institución.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile, hace más de 25 años vienen participando en foros estratégicos multilaterales, realizando reuniones bilaterales a nivel estratégico, operacional y administrativo, situación que permite fortalecer las relaciones bilaterales con el país sureño.

En plaza Gálvez del Callao se evocó el Combate Naval del Dos de Mayo





La Marina de Guerra del Perú conmemoró el 147° aniversario del Combate Naval del Dos de Mayo con una ceremonia que fue presidida por el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, en la plaza Gálvez del Callao.

En la ceremonia estuvieron presentes el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General Ricardo Moncada; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Jaime Figueroa Olivos; así como autoridades civiles, militares y eclesiásticas. Cabe destacar que en esta oportunidad acompañaron el ministro de Defensa de la República de Chile, Sr. Rodrigo Hinzpeter Kirberg, y el ministro de Relaciones Exteriores de la República de Chile, Sr. Alfredo Moreno Charme.

La ceremonia se inició con la entonación de los Himnos Nacionales de Chile y Perú. Acto seguido, se rindió honores al personal caído en acción de armas.

La familia del insigne héroe José Gálvez Egúsquiza colocó una ofrenda floral ante el busto de quien fuera el máximo protagonista del Dos de Mayo. Seguidamente, hizo lo propio el Jefe del Comando Conjunto y los Comandantes Generales, los ministros de Defensa y Relaciones Exteriores de la República de Chile, autoridades civiles y militares.

Por su parte, el ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido, durante su discurso de orden, hizo una breve reseña histórica de los acontecimientos de la

victoria del Dos de Mayo, donde destacó la participación del pueblo chalaco y las Fuerzas Armadas.

Remarcó que la fecha tiene doble significado, por ser el Día de la Artillería y porque nos hace evocar la victoria del Combate del Dos de Mayo. Asimismo, agradeció la presencia de los ministros chilenos, que con su presencia refuerzan la lealtad entre ambos países.

Es de destacar que en esta fecha histórica se rememoran los pasajes de la gloriosa gesta efectuada en 1866, en la que el pueblo chalaco participó valerosamente rechazando a la escuadra española que pretendía reconquistar las colonias perdidas. Asimismo, se rinde tributo al valor y la gallardía del Coronel José Gálvez, quien murió heroicamente en la Torre de la Merced de la fortaleza del Real Felipe.

Autoridad Marítima Nacional participa en la 31° Sesión de Junta de Gobernadores en Malmo, Suecia



En la ciudad de Malmo (Suecia), se llevó a cabo la 31° Sesión de la Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial. Dicha sesión anual contó con la participación del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) y Canciller de la Junta de Gobernadores, Koji Sekimizu, así como representantes consulares y diplomáticos, miembros de la Junta de Gobernadores y personal docente de la Universidad.

El Presidente del Consejo de la ciudad de Malmo, Kent Andersson, y el Presidente de la Universidad Marítima Mundial (World Maritime University-WMU), Björn Kjerfve, dieron la bienvenida a los 25 participantes, representantes de 20 países, para posteriormente iniciar las sesiones de trabajo de la Junta de Gobernadores.

Al presidir por primera vez como Canciller, el señor Koji Sekimizu dirigió una sesión productiva en la que destacó los 30 años de la Universidad Marítima Mundial, la excelencia de los programas y las buenas perspectivas de la universidad después de tres décadas de cumplir con éxito la misión de desarrollo de la capacidad con los graduados de 164 países.

Cabe destacar que en esta reunión estuvo presente el Vicealmirante Edmundo Deville del Campo, Director General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, quien participó como miembro de la Junta de Gobernadores de la Universidad, siendo esta la primera vez que se nombra a un representante del Perú para ser partícipe como miembro de la Junta.

La 31° Sesión de Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial, se llevó a cabo del 5 al 6 de mayo.

Presentación de la II Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" y el II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau"



Con el fin de inculcar en la población peruana los valores cívicos, morales y patrióticos que caracterizaron al "Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau Seminario, la Marina de Guerra del Perú y la empresa Telefónica, presentaron la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre", que por segundo año consecutivo busca generar en la sociedad un clima de confianza para favorecer el desarrollo de una sociedad inclusiva, humanista, democrática y productiva, que fortalezca la identidad nacional y los valores humanos.

Durante la presentación, se relanzaron las bases para el II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", certamen que busca distinguir a los ciudadanos que destaquen en valores como Honestidad, Lealtad y Dignidad.

En esta oportunidad los interesados en proponer candidatos pueden ingresar a la página **web www.somosgrau.pe**, donde se informará novedades de la cruzada y nuevas actividades al interior del país, así como se brindará los formularios de inscripción de candidatos a postular. También se podrá participar a través de las redes sociales como Facebook: **www.facebook.com/somosgrau** y Twitter: **@SomosGrau**.

Asimismo, este año se ha considerado organizar un concurso de murales artísticos, dirigido a estudiantes universitarios, que junto a artistas muralistas y

urbanos, participarán por medio de sus obras, en las que plasmarán los valores de la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" o la figura de Miguel Grau Seminario.

Durante el desarrollo de la conferencia, el Director de Relaciones Institucionales y Comunicación Corporativa de Telefónica del Perú, Ludwig Meier Cornejo, señaló que "esta campaña es de gran importancia para la sociedad peruana, porque los valores éticos son fundamentales para el desarrollo económico con inclusión social. Para Telefónica, fomentar los valores en la población, resulta vital para el fortalecimiento de la institucionalidad en el país".

Detalló además que el Consejo de Honor de la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" lo conforman como miembros permanentes un representante de la familia Grau, el Comandante General de la Marina y el Presidente de Telefónica. Además, se cuenta con la presencia del Cardenal Juan Luis Cipriani Thorne, José Agustín de la Puente Candamo, Graciela Fernández Baca, Carmen Rosa Graham, Antonio Zapata, Gustavo Mohme, Rvdo. Padre Armando Nieto, José Miguel Morales, Luis Miró Quesada e Ilse Wisotzki, que evaluarán en una primera etapa los casos presentados.

Como integrantes del jurado calificador del II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" está el Vicealmirante(r) Fernando D'Alessio, Director de Centrum Católica; Inés Temple, Presidente Ejecutiva de DBM Perú y DBM Chile; destacados periodistas como Raúl Vargas, Director de Radio Programas del Perú; Carlos Castro Cruzado, Subdirector del diario "La República"; Jaime Bedoya, Editor General de la revista "Caretas", y Mario Cortijo, Editor de Informaciones del diario "El Comercio".

Cabe precisar que en el 2012, como parte del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", fueron ganadores Inés Valdivia Malpartida (Categoria Dignidad), Dr. David Eusebio Tarazona Yábar (Categoria Honestidad) y Elio Jordan King (Categoria Lealtad), peruanos que en sus respectivas obras de acción social encarnan los valores de Miguel Grau.

IV Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales - SITDEF Perú 2013

Durante cuatro días, en un espacio de 12 mil metros cuadrados, la sede del Cuartel General del Ejército fue escenario del IV Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales - SITDEF Perú 2013,





evento internacional que congrega la exhibición de más de 90 empresas en los mencionados ámbitos.

Este evento trascendental de índole comercial y cultural, se realizó del 15 al 19 de mayo y reunió a más de 20 países líderes en Defensa Militar, como China, Rusia, Corea del Sur, España, Francia, Israel, Alemania, entre otros, los cuales exhibieron sus equipos del más alto nivel tecnológico.

Durante el evento se realizaron conferencias en torno al tema de Seguridad Nacional. En este aspecto, es resaltante la participación de la empresa israelí ISDS, que tuvo a su cargo el tema de Seguridad de Instalaciones y Objetivos Estratégicos, y la INDRA, de capitales españoles, que trató el tema de Servicios Gubernamentales por Satélite.

Otros temas magistrales fueron: Sistemas de Comando y Control, Sistema de Defensa Antitanque, Satélites, Comando y Control, Prevención de Desastres Naturales, Sistemas de Defensa Antiaérea y Lanzadores Múltiples. Estuvo incluido el tema de Prevención de Desastres Naturales, teniendo en cuenta que nuestros países están ubicados en una zona altamente sísmica.

La Marina de Guerra del Perú presentó un amplio y diverso despliegue de stands de la Escuela Naval del Perú, Servicios Industriales de la Marina - SIMA, Centro de Entrenamiento de Bomberos Navales, Proyecto RAPTOR (Vehículo Electromecánico Radio Controlado), Dirección de Capitanías y Guardacostas – DICAPI, Infantería de Marina, con exhibiciones de tanques y camión portatropa.

La Dirección de Hidrografía y Navegación, por su parte, se hizo presente a través del Centro Nacional de Alerta de Tsunamis (CNAT), exposición que tuvo como temas: Tsunamis, Fenómeno "El Niño" y La Antártida. Parte de su objetivo primordial fue educar y sensibilizar a la población en estas temáticas de importancia para la sociedad, toda vez que es la manera más eficaz de mitigar los efectos de este tipo de desastres por fenómenos naturales, como es el impacto y peligrosidad de los maremotos.

La ceremonia de inauguración se realizó el 15 de mayo en la plaza Cáceres del Cuartel General del Ejército y fue presidida por el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi, quien estuvo acompañado del Comandante General del Ejército, General de Ejército Ricardo Moncada Novoa; el Contralmirante (r) Mario Sánchez Debernardi, viceministro de Políticas para la Defensa del MINDEF.

Acudieron igualmente al acto el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, General del Aire Jaime Figueroa Olivos; el congresista Carlos Tubino Arias Schreiber; Oficiales de las tres Fuerzas Armadas; delegaciones de los países participantes e invitados en general.

Entre los atractivos resaltó el tanque ruso T-90S, vehículos militares, misiles antitanques y aviones no tripulados.

Es importante precisar que el evento, que se realiza cada dos años desde el año 2007, es promovido y organizado conjuntamente por el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas.

Viceministros de Defensa de la Unión de Naciones Suramericanas se reúnen en el Perú



Con el objetivo de fomentar medidas de confianza y transparencia en la región, así como fortalecer el diálogo y el consenso en materia de Defensa, el 16 de mayo se inauguró la VIII Reunión de la Instancia Ejecutiva del Consejo de Defensa Suramericano, la cual contó con la participación de los Viceministros de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Uruguay, Surinam y Venezuela.

El acto, que tuvo lugar en el Swissotel de San Isidro, fue inaugurado por el Viceministro de Políticas de la Defensa del Perú y Secretario del Consejo de Defensa Suramericano, Contralmirante (r) Mario Sánchez Debernardi.

En esta esta cita se dio cuenta de los avances del Plan de Acción 2013, además de los informes de otras actividades que tienen particular importancia, como

lo son el mecanismo de seguimiento de las medidas de fomento a la confianza y seguridad, así como las observaciones y recomendaciones a los artículos del Estatuto del Consejo de Defensa Suramericano que necesiten adecuarse al Reglamento General de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Entre otros temas a desarrollarse en este octavo encuentro, el viceministro destacó el desarrollo y producción regional de un avión de entrenamiento básico primario sudamericano; la presentación de proyectos de iniciativas comunes y la instalación de la primera reunión del Consejo Directivo del Centro de Estudios Estratégicos de Defensa.

Asimismo, el Viceministro Sánchez Debernardi expresó que:

> "[...] son muchos los lazos y costumbres que nos unen; compartimos también sentimientos y el anhelo de alcanzar posiciones de vida digna para nuestros pueblos y vivir en paz, pero también las amenazas son comunes. Por ello, la importancia de fortalecer la unidad de América Latina y el Caribe para consolidar a Sudamérica como una zona de paz, base para la estabilidad democrática y el desarrollo integral de nuestros pueblos".

En la citada reunión, que culminó el 17 de mayo, estuvieron presentes representantes de la Secretaría General de UNASUR y miembros de las delegaciones representantes del Consejo de Defensa Suramericano.

Es importante referir que el Consejo de Defensa Suramericano es una instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

Comandante General de la Marina de Guerra realizó visita oficial a Chile por el 134º Aniversario del Combate Naval de Iquique

El Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, participó de la ceremonia de conmemoración del 134° Aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, realizada el 21 de mayo último en la plaza Sotomayor de Valparaíso, en Chile, frente al monumento "A los Héroes de Iquique".

El acto fue presidido por el presidente de la República de Chile, Sebastián Piñera Echenique, quien estuvo acompañado del ministro de Defensa Nacional,

Rodrigo Hinzpeter; el Comandante en Jefe, Almirante Edmundo González Robles, entre otros.



Cabe resaltar que en esta oportunidad participó el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de Ecuador, Vicealmirante Luis Aurelio Jaramillo Arias; el Jefe de Estado Mayor General de Argentina, Almirante VGM Daniel Alberto Enrique Martin; el Jefe de Formación, Instrucción y Educación Naval de la Armada de Colombia, Contralmirante Pablo Emilio Rojas, y un representante del Comandante General de la Marina de Brasil.

Se inició la ceremonia con una acción litúrgica, oficiada por el Obispo General Castrense, Monseñor Juan Barros Madrid, acompañado por el Cuerpo de Capellanes de la Armada de Chile.

A su turno, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, realizó la alocución patriótica, en la que destacó el carácter y espíritu de los marinos protagonistas de la heroica jornada.

Finalmente, se dio inicio al desfile en el que participaron las unidades de la Escuela Naval "Arturo Prat", Ejército, Fuerza Aérea, Carabineros, Academia Politécnica Naval y Reserva Naval Yates.

Cabe resaltar que la máxima Autoridad Naval peruana participó de esta ceremonia en reciprocidad a la visita que realizó el Comandante en Jefe de Chile, en el año 2012, con motivo de las celebraciones por la creación de la Marina de Guerra del Perú.

Ministro de Defensa y Comandante General sostienen reuniones con sus homólogos en Italia y Holanda

Con la finalidad de materializar los avances de convenios de cooperación mutua, dialogar sobre asuntos de interés, así como reafirmar la voluntad de ambos gobiernos para cooperar en ámbitos de Seguridad y Defensa, el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú,





Almirante Carlos Tejada Mera, viajaron a Italia para sostener reuniones con el ministro de Defensa de Italia, Senador Mario Mauro; con el Comandante General de la Marina Militar de Italia, Almirante Giuseppe Di Giorgio, y el Secretario de Defensa, General del Aire Claudio Debertoris.

El ministro de Defensa se reunió con su homólogo en el Palazzo Baracchini, en Roma, donde conversaron sobre el proceso de ratificación parlamentaria del "Memorando entre el Gobierno italiano y el Perú en materia de Seguridad y Defensa y materiales para la Defensa", referido a la colaboración en la industria de Defensa.

Cabe resaltar que después de cumplir agenda en Italia, el titular de Defensa partió a la ciudad de Ámsterdam, Holanda, donde participó en citas de trabajo con autoridades de gobierno, donde trataron temas relacionados a la promoción de políticas bilaterales y multilaterales, tratados y convenios de gobierno a gobierno.

Es así que el 31 de mayo, en el Ministerio de Defensa del Reino de los Países Bajos con sede en La Haya, se llevó a cabo la reunión entre los similares de la cartera de Defensa de Perú y Holanda, Dr. Pedro Cateriano Bellido y Sra. Jeanine Hennis Plasschaert, respectivamente.

En la cita participó la delegación peruana, integrada por el embajador Allan Wagner Tizón; el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, y el Contralmirante Silvio Alva Villamón. Por parte de la comitiva holandesa, participaron integrantes del gabinete de asesores y directores del Ministerio.

Asimismo, sostuvieron una reunión de trabajo con el Comandante de la Marina de Holanda, Vicealmirante Matthieu Borsboom, en su despacho en la Base Naval de Den Helder, donde abordaron temas de cooperación en las áreas de Material, Instrucción y Entrenamiento.

En el poblado de Mazán se inauguró la primera Plataforma Itinerante de Acción Social de la Amazonía



En un transcendental acto realizado en el poblado de Mazán, el presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, presidió la ceremonia de lanzamiento de la primera Plataforma Itinerante de Acción Social "Río Napo", buque de la Marina de Guerra que llevará los programas sociales del Estado a los pueblos más apartados de la Amazonía.

Estuvieron presentes en este acto de invalorable significancia, la Primera Dama, Nadine Heredia; el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Presidente del Consejo de Ministros, Juan Jiménez; el Presidente del Gobierno Regional de Loreto, Iván Vásquez Valera; el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, así como autoridades militares y civiles.

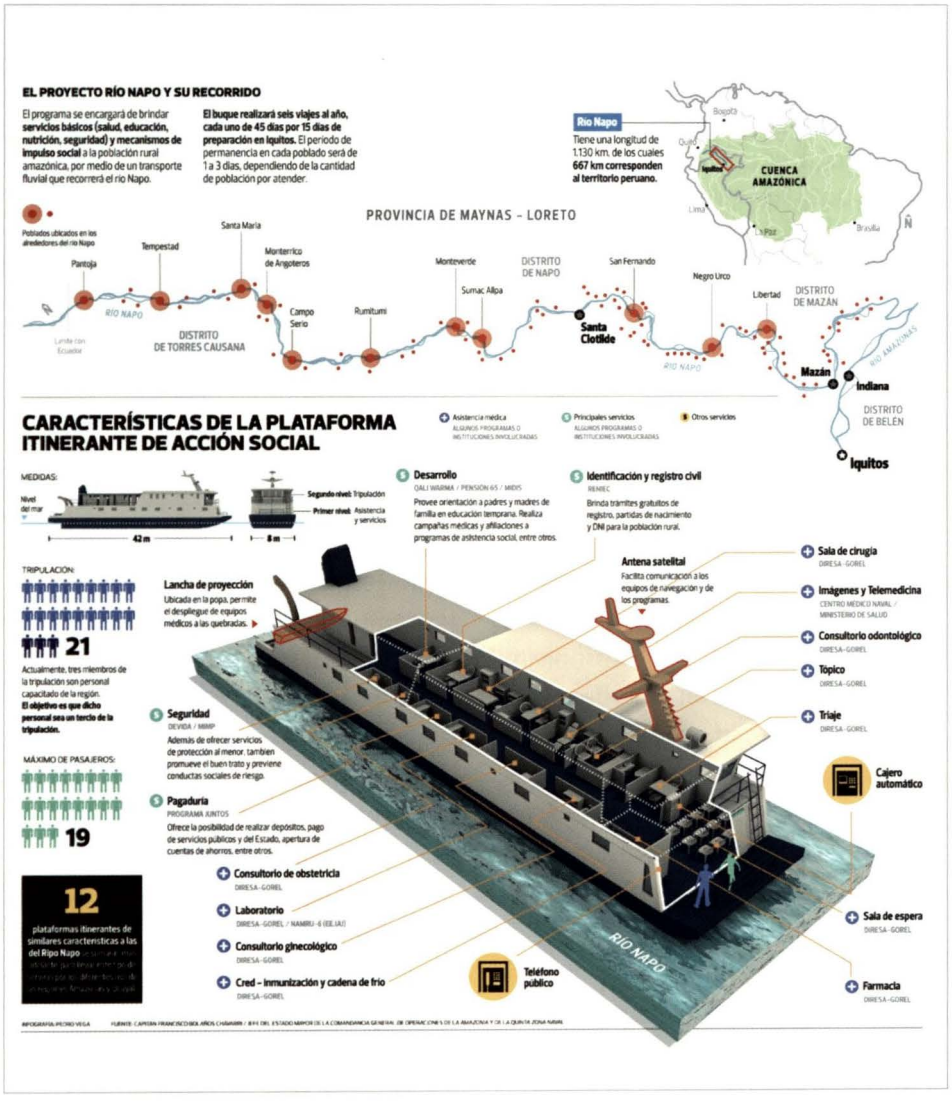
En el transcurso de la ceremonia, el Ministro de Defensa señaló que: "Es el primer proyecto piloto de otras embarcaciones que se pondrán al servicio de los pueblos más olvidados de la selva. El ministerio de Defensa, la Marina de Guerra y el SIMA tienen un compromiso con la Amazonía y desde hoy Mazán y los pueblos del río Napo podrán acceder a los servicios del Estado".

Cabe resaltar que, de esta manera, la Marina de Guerra se compromete de forma activa y eficaz, a llevar la presencia del Estado a través de los siguientes programas y módulos a las poblaciones ribereñas, tales como: Banco de la Nación, Programa Juntos, Reniec, Devida, Pensión 65 y Qali Warma, entre otros. Asimismo, incluye telefonía, consultorios médicos, sala de cirugía menor y parto, laboratorios, sala de telemedicina, farmacia y módulos del Gobierno Regional de Loreto.

En la actualidad, la estrategia social de la Marina de Guerra es de carácter vinculante, articulando a todos los sectores de forma sostenible, siendo el centro de especial relevancia la población amazónica. Para ello, se proyecta la construcción de doce plataformas itinerantes similares al "Río Napo", en las cuencas de los ríos Putumayo, Ucayali, Yavarí, Marañón, Tigre y Morona.

Esta plataforma itinerante tiene una eslora de 42 metros, una manga de siete metros, un puntal de 1.8 metros, una dotación de 21 tripulantes, 19 pasajes, y autonomía naviera de 150 horas.

PLATAFORMA ITINERANTE DE ACCIÓN SOCIAL DE LA AMAZONÍA



Presidente de la República participó en la botadura del BAP "Castilla" en el SIMA - Iquitos



En las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina con sede en Iquitos, el 8 de junio se realizó la ceremonia de botadura de la cañonera fluvial BAP "Castilla", acto que contó con la presencia del presidente de la República, Ollanta Humala Tasso.

Durante el significativo acto, el Comandante General de la Marina expresó:

> "La Marina de Guerra reafirma su presencia y compromiso en esta grandiosa región, ratificando el compromiso que tiene el Estado peruano y la Armada con su nación, especialmente con la región amazónica, garantizando su seguridad y apoyando su desarrollo con el nuevo concepto de acción social sostenible que impulsa el Gobierno".

A su vez, el presidente de la República manifestó: "Se ha seguido una agenda planteada por la Marina desde el campo de la inclusión social y su acción y compromiso del desarrollo de la Amazonía". Agregó además que "la botadura de esta unidad incrementará la seguridad y el desarrollo en nuestras fronteras, para poder trabajar en conjunto con Armadas de países lindantes". Remarcó que: "El SIMA demuestra que hay empresas nacionales que son competentes".

Asimismo, felicitó al personal de la Marina de Guerra del Perú, especialmente a los trabajadores del SIMA, por su destacada labor, y los exhortó a seguir trabajando como lo vienen haciendo, ya que es la mejor manera de lograr el desarrollo.

Cabe destacar que este buque cuenta con las siguientes capacidades: operaciones de interdicción y control fluvial, apoyo en caso de desastres naturales y acción social.

El BAP "Castilla" es la segunda cañonera fluvial diseñada y construida en los astilleros del SIMAI; esta unidad está en capacidad de navegar en ríos de diferentes profundidades, manteniendo gran autonomía en toda época del año (creciente y vaciante).

Tiene una eslora de 46,57 metros, una manga moldeada de 10,60 metros, un puntal de 2,30 metros, desplazamiento máximo de 397,47 toneladas, velocidad de 13,5 nudos, autonomía de 355 horas, dotación de 53 tripulantes, entre otros.

Se tiene previsto a futuro la construcción de naves de similares características, con la finalidad de que la Marina en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, vele permanentemente por la conservación del medio ambiente acuático, seguridad de la vida humana, y reprima todos los actos ilícitos en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

Personal naval recibió capacitación de mecánicos de unidades Tipo Hovercraft en el Reino Unido e Irlanda del Norte



Personal naval participó en el curso de mecánicos de Hovercraft nivel III, realizado en la empresa Griffon Hoverwork Limited, en la ciudad de Southampton, y en las instalaciones de Deuzt, en la ciudad Cannonck– Inglaterra, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El curso tuvo una duración de cuatro semanas, y participaron el T3 Mot. José Antonio Díaz Gastelú, el T3 Ele. Edward Nicholson Castillo Janampa, el OM1 Mot. Walt Whitman Flores Salazar, el OM1 Ele. Óscar Chávez Mariscal y el OM1 Mot. Eduardo Contreras de la Cruz.

Por medio de este curso, se capacitó al personal teórica y prácticamente en el campo profesional de los Hovercraft. Asimismo, ampliaron sus conocimientos en cuanto a la aplicación de técnicas de mantenimiento de los diferentes sistemas del aerodeslizador, con los equipos, herramientas y material adecuado para poder garantizar el trabajo.

La capacitación que ha recibido el personal naval en el extranjero pone de manifiesto la importancia que da la Institución al capital humano, para que este se encuentre debidamente preparado y pueda desempeñarse adecuadamente en las unidades Tipo Hovercraft, unidades anfibias utilizadas para combatir el narcotráfico y el terrorismo en la zona del VRAEM.





Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias interna
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ernacionales noticias internacionales noticias in
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
icias internacionales noticias internacionales
ionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
icias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacio

AUSTRALIA

Publicación de "Libro Blanco"



"Rankin" (SSK-78). Crédito: US Navy. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040823-N-3019M-003.jpg. El submarino

El 3 de mayo el Departamento de Defensa del Gobierno australiano hizo público el Libro Blanco de la Defensa 2013, una revisión general del contexto estratégico del país y las acciones necesarias para adecuarse al mismo. En lo que se refiere a las Fuerzas Navales, el punto más llamativo del texto es la decisión de reemplazar los seis submarinos Clase Collins en servicio por una fuerza de doce unidades. Así se confirma lo escrito en el "Libro Blanco" del 2009, pero además se añade que se ha descartado la opción de adquirir un diseño existente, pues se prefiere una versión evolucionada de la Clase Collins o una propuesta completamente nueva.[1] Se trata de una decisión controversial, dado que además de duplicar la flota submarina, se pretende recurrir a las alternativas más caras y riesgosas para hacerlo. A este respecto cabe recordar la turbulenta historia de los submarinos de la Clase Collins construidos en Australia durante la década de 1990. Estos son una versión de mayor tamaño de los submarinos suecos de la Clase Västergötland, por lo que se pensaba que su construcción no representaría mayores complicaciones. Sin embargo, ocurrió todo lo contrario e incluso en servicio los problemas han sido agobiantes. Entre los principales se puede mencionar las dificultades en el desarrollo del sistema de combate, que forzaron a su total reemplazo; asimismo, el excesivo ruido generado en el agua, que obligó a modificar la forma del casco, y la incapacidad de la Marina australiana para contar con suficiente personal para operarlos, entre muchos otros. Con tales antecedentes resulta razonable tomar los planes navales del "Libro Blanco" con una pizca de sal.

Crisis en la península coreana

Los Estados Unidos, Japón y Corea del Norte respondieron con un importante despliegue naval a los preparativos llevados a cabo por Corea del Norte para el lanzamiento de uno o dos misiles balísticos de alcance intermedio Musudan. El temor era que estas armas, con un alcance de hasta 4.000 kilómetros, estuvieran dirigidas contra Corea del Sur, las islas japonesas o contra la base norteamericana en la isla de Guam. A fin de paliar esta amenaza se optó por incrementar las defensas contra misiles balísticos en la región, para lo cual las fuerzas navales fueron uno de los elementos de respuesta de mayor flexibilidad. La Armada de los Estados Unidos desplegó los destructores "John S. McCain" (DDG-56) y "Decatur" (DDG-73) de la Clase Arleigh Burke.[2] La Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón posicionó en el mar de Japón los destructores "Kongō" (DDG-173) y "Kirishima" (DDG-174) de la Clase Kongō, mientras que la Armada de la República de Corea ubicó dos destructores de la Clase Sejong el Grande frente a la costa oriental y occidental de la península coreana.[3] Todas estas unidades están equipadas con el sistema de combate Aegis, que emplea el radar con antenas en fase SPY-1 y los misiles Standard 2 para brindar una defensa de área contra amenazas aéreas. Los



Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/130321-N-TG831-120.jpg.
El destructor "John S. McCain" (DDG-56).



Lanzamiento de un misil Standard 3 del destructor "Kong" (DDG-173). Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/071217-N-0000X-001.jpg

destructores desplegados por Estados Unidos y Japón cuentan una versión especialmente diseñada para contrarrestar misiles balísticos, para lo cual llevan misiles Standard 3. Los buques coreanos no cuentan con estas mejoras, de manera que su capacidad para enfrentar la amenaza balística norcoreana es aún limitada.

FRANCIA

Se publica "Libro Blanco" 2013

El 29 de abril el Gobierno francés dio a conocer su *Libro Blanco de la Defensa y la Seguridad Nacional – 2013*, documento que detalla los lineamientos de la política del sector para el período 2014-2025. El propósito de esta nueva edición es adecuar los planes nacionales a los cambios ocurridos en el ámbito internacional y a un contexto económico difícil, que ha forzado importantes ajustes presupuestarios. Las nuevas previsiones constituyen una reducción en las ambiciones militares francesas, en comparación con las del *Libro Blanco* del 2008 que, en su momento, también representó una reducción en el tamaño de las Fuerzas Armadas francesas. Así, a pesar de la activa participación francesa en operaciones como Afganistán (2001-2012), Libia (2011) y Mali (2013), por mencionar solo las más importantes, parece que la complicada situación de la caja fiscal ha hecho necesarios mayores recortes.



El portaaviones "Charles de Gaulle" (R-91).
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120701-N-RY232-335.jpg



El buque de proyección y mando "Mistral" (L-9013).
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120130-N-QY430-114.jpg

En lo que concierne a la Marina, el texto proyecta para el 2025 una fuerza compuesta por cuatro submarinos nucleares equipados con misiles balísticos, seis submarinos nucleares de ataque, un portaaviones, 15 fragatas de primera línea, alrededor de 15 patrulleros, seis fragatas de vigilancia y tres buques de proyección y mando.[4] De esta manera, parece haberse dejado de lado toda idea de construir un segundo portaaviones para complementar al "Charles de Gaulle" (R-91). Se mantiene así, para el futuro previsible, una situación en la que la Marina ve considerablemente reducidas sus capacidades cada vez que este buque entra en carena. También se ha descartado ordenar un cuarto buque de proyección y mando de la Clase Mistral, de manera que el buque de asalto anfibio "Siroco" (L-9012) será pasado al retiro sin reemplazo. En el caso de las fragatas de primer rango no quedan claros los planes del Gobierno, pues la Marina cuenta con dos fragatas antiaéreas de la Clase Forbin, admitidas al servicio entre el 2008 y el 2009, y cinco fragatas ligeras de la Clase La Fayette, recibidas entre 1996 y 2001. Bajo los cálculos actuales, el resto de buques de este tipo debía ser reemplazado por nueve unidades antisubmarinas y dos antiaéreas de la Case Aquitania, lo que hace un total de 18. Los nuevos estimados parecen indicar que solo se ordenarán ocho de estas nuevas fragatas, probablemente de la versión antisubmarina. Las intenciones del Gobierno serán más claras en unos meses, cuando se presente ante el Senado la Ley de Programación Militar 2014-2019, en la que se estipularán las asignaciones presupuestarias para los próximos cinco años.

NORUEGA

Entrega de la última corbeta de la Clase Skjold

El 26 de abril la Armada Real de Noruega recibió la sexta y última unidad de las corbetas de la Clase Skjold.[5] Este programa se inició en la década del noventa con el objetivo de reemplazar a los 14 patrulleros lanzamisiles de la Clase Hauk, construidas a finales de los años setenta. Para ejecutar el proyecto se creó el consorcio Skjold Prime, integrado por las empresa noruegas Umoe Mandal y Kongsberg Defence & Aerospace, así como por la francesa DCNS. El diseño es del tipo catamarán con un colchón de aire entre los dos cascos; es impulsado por turbinas a gas que le permiten alcanzar 60 nudos en aguas tranquilas y 45 en mares turbulentos. Aunque no llegan a los 50 metros de largo y desplazan menos de 300 toneladas, estas corbetas se encuentran fuertemente armadas. Disponen de un cañón de 76 milímetros y ocho misiles antibuque NSM, ambos en instalaciones diseñadas para minimizar su visibilidad a los radares. La dotación electrónica del buque combina un radar de búsqueda Thales MRR 3D-NG, un sistema de control de tiro Saab

CEROS 200, un director optrónico Sagem VIGY-20 y un sistema de guerra electrónica Edo CS-3701. La primera unidad de esta clase fue sometida a un largo período de pruebas antes de ser admitida al servicio activo en el 2010. Ahora que el programa ha sido completado, la combinación de alta velocidad, baja observabilidad y potente armamento en estos buques, brinda a la Armada Real una formidable capacidad para la defensa de sus costas.



La corbeta Skudd (P-962) de la Clase Skjold.
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120619-N-WL435-017.jpg

NUEVA ZELANDA

Adquisición de helicópteros Super Seasprite

El Gobierno de Nueva Zelandia anunció el 19 de abril la aprobación de un contrato con la empresa Kaman para la compra de ocho helicópteros navales SH-2G (I) Super Seasprite de segunda mano, por NZ$ 242 millones, equivalentes a US$ 204 millones.[6] Estos helicópteros han tenido una larga y convulsionada historia; originalmente fueron construidos como SH-2F para la Marina de los Estados Unidos y, tras ser retirados de servicio, almacenados en el desierto en la base área de Davis–Monthan, en 1997 el Gobierno australiano acordó pagar A$ 662 millones (unos US$ 490 millones) para adquirir 11 de estas aeronaves, reacondicionarlas y modernizarlas. Sin embargo, no se tenía una cabal idea de la magnitud de la dificultad del trabajo requerido para adecuarlas a los estándares australianos. Para el 2007 el programa llevaba seis años de retraso, los costos se habían disparado a A$ 1.100 millones (alrededor de US$ 900 millones), de manera que un año después el contrato fue cancelado.



Un helicóptero SH-2G Super Seasprite neozelandés.
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/080730-N-5384B-013.jpg

Por su parte, el Gobierno de Nueva Zelandia adquirió cinco SH-2G el mismo año en que Australia adquirió los suyos, pero optó por aeronaves nuevas y sistemas electrónicos menos sofisticados; esto le permitió recibir sus helicópteros entre el 2001 y el 2003, sin mayores problemas y a un menor costo. En los últimos años, el incremento en el número de barcos capaces de llevar un helicóptero de tres a cinco, llevó a la necesidad de incrementar la cantidad de aeronaves disponibles. Es así que se iniciaron conversaciones con Kaman para adquirir los SH-2G (I) del contrato australiano. Para evitar nuevos problemas y postergaciones se optó por eliminar algunas de las modificaciones exigidas por la Armada australiana, como la reducción de tres a dos tripulantes. De esta manera, se espera contar con todas las aeronaves en servicio para el 2016, a una fracción del costo del contrato australiano.

SINGAPUR

Entrada en servicio del RSS "Swordsman"

El 30 de abril la Armada de la República de Singapur admitió al servicio activo el submarino "Swordsman", segundo y último de la Clase Archer.[7] De esta manera llega a su conclusión un programa para dotar a este servicio de una fuerza de submarinos que se inició hace casi veinte años, en 1995. En aquel entonces se adquirió el submarino sueco "Sjöormen" y dos años después se acordó la transferencia de tres de sus gemelos. Tales unidades habían operado con la Armada de Suecia desde finales de la década del sesenta, por lo que debieron ser modernizados y adaptados a su uso en aguas tropicales antes de ser puestos nuevamente en servicio a inicios de la primera década del 2000. A partir de la experiencia adquirida con los Sjöormen, la Armada singapurense puso sus miras en buques más modernos, para lo cual se eligieron nuevamente submarinos suecos, dos unidades de la Clase Västergötland terminados entre 1987 y 1988, adquiridos por la nación asiática en el 2005. Al igual que sus antecesores, debieron ser modernizados y tropicalizados antes de ser readmitidos al servicio; el primero de ellos, el "Archer", en el 2011, y el segundo, el "Swordsman", en el 2013. Desplazan 1.400 toneladas en superficie y 1.700 en inmersión. Cuentan con motores diesel que les permiten alcanzar 15 nudos en



Fuente: http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=72468

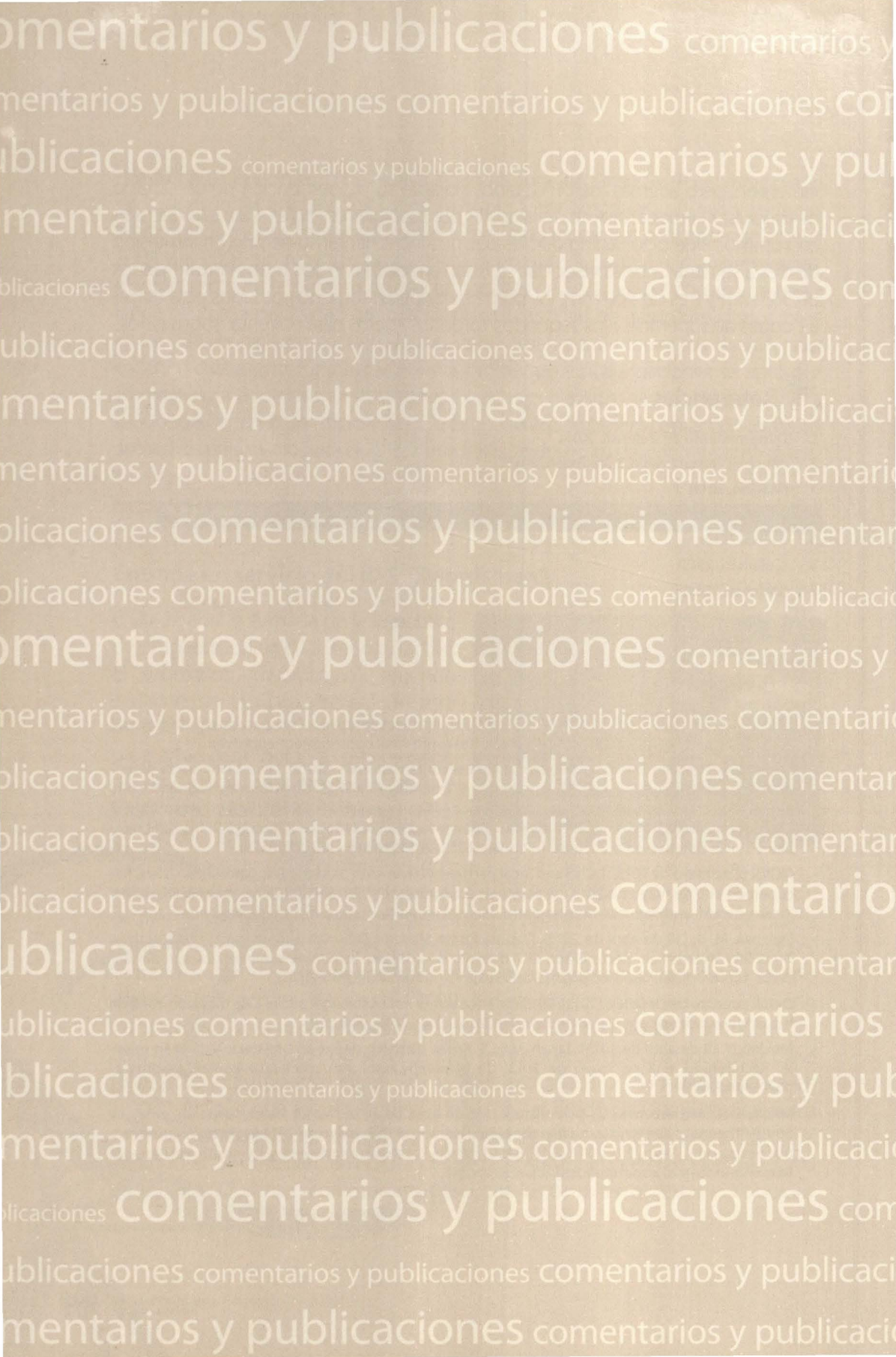
inmersión, pero además fueron dotados durante su modernización de un sistema de propulsión independiente del aire, AIP por sus siglas en inglés. Para ello cuentan con un motor de ciclo Stirling que les permite incrementar su tiempo en inmersión de días a semanas a bajas velocidades. Están armados con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y tres de 400 mm; los primeros disparan torpedos pesados para atacar a buques de superficie y los segundos, torpedos ligeros para enfrentar submarinos.

Referencias

1. (Departamento de Defensa, 2013)
2. (Mitchell, Miklaszewski, & Johnston, 2013)
3. (Makino, 2013)
4. (Commission du livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, 2013, pág. 95)
5. (DCNS, 2013)
6. (Coleman, 2013)
7. (Defensa, 2013)

Bibliografía

- Coleman, J. (19 de abril de 2013). Seasprite helicopter project approved. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://www.beehive.govt.nz/release/seasprite-helicopter-project-approved
- Commission du livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. (2013). Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale - 2013. Recuperado el 1 de mayo de 2013, de https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.defense.gouv.fr%2Fcontent%2Fdownload%2F206186%2F2286591%2Ffile%2FLivre-blanc-sur-la-Defense-et-la-Securite-nationale%25202013.pdf&ei=jJuBUdfyB5Du
- DCNS. (2 de mayo de 2013). DCNS and local partners deliver sixth Skjold FPB to Norwegian Navy. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://en.dcnsgroup.com/2013/05/02/dcns-et-ses-partenaires-locaux-livrent-le-sixieme-et-dernier-patrouilleur-skjold-a-la-marine-royale-norvegienne/
- Defensa, M. d. (30 de abril de 2013). Deputy Prime Minister Tharman Shanmugaratnam Commissions RSS Swordsman. Recuperado el 7 demayo de 2013, de http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2013/apr/30apr13_nr.html#.UZDhh7Vg9RL
- Departamento de Defensa. (2013). 2013 Defence White Paper. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://www.defence.gov.au/whitepaper2013/docs/WP_2013_web.pdf
- Makino, Y. (9 de abril de 2013). Japan, U.S., S. Korea dispatch destroyers to track N. Korean missile. Recuperado el 8 de mayo de 2013, de http://ajw.asahi.com/article/asia/korean_peninsula/AJ201304090084
- Mitchell, A., Miklaszewski, J., & Johnston, I. (2 de abril de 2013). North Korea suspends entry by South Koreans to Kaesong industrial zone. Recuperado el 8 de mayo de 2013, de http://worldnews.nbcnews.com/_news/2013/04/02/17564501-north-korea-suspends-entry-by-south-koreans-to-kaesong-industrial-zone?lite&ocid=msnhp&pos=1


comentarios y publicaciones



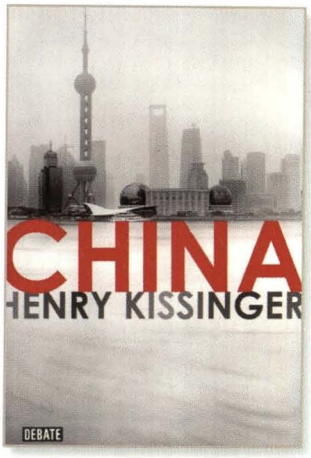
SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Kissinger, Henry

China

Buenos Aires, Debate, 2012

624 p., fotos, retratos



Hace cuarenta años el presidente Richard Nixon encargó a su Secretario de Estado, Henry Kissinger, la delicada misión de restablecer contacto con el gigantesco país asiático, apartado de Occidente desde hacía más de veinte años, en los que se mantuvo enfrascado en la colosal tarea de construir un Estado socialista bajo el liderazgo de Mao Zedong. Estados Unidos, en plena Guerra Fría con la URSS y enzarzado en la pírrica guerra de Vietnam, consideró indispensable un balance del poder mundial, acercándose a una China que, aunque alineada en el mismo bloque comunista, necesitaba crear su propio espacio frente a las dos grandes potencias. La iniciativa constituiría un tremendo paso de insospechados resultados que, con la apertura de China al mundo, cambiarían la escena mundial.

La gestión de Kissinger preparaba el camino para la reanudación de relaciones entre Estados Unidos y China. Kissinger encontró un terreno abonado, pues China también consideraba necesario un nuevo equilibrio internacional en el que encontrase la seguridad y el progreso a través de una especie de coexistencia combativa, e indudablemente hacer sentir su peso y presencia en el tablero internacional frente a las dos superpotencias. La decisión de Mao de este acercamiento a Estados Unidos llevaba implícito un mensaje a los soviéticos de pensarlo dos veces antes de atacar a la China.

"El libro es imprescindible para entender la intrincada trama de la diplomacia, la estrategia y la negociación china, así como para reflexionar sobre el papel que China representará en el escenario político del nuevo milenio. Recomendamos su detallada lectura".

La misión de Pekín se llevó a cabo en secreto para evitar el complicado sistema interno de autorización de Estados Unidos y las suspicacias de Taiwán, que era el único gobierno de China reconocido por el mundo capitalista. El equipo partió hacia Pekín vía Saigón, Bangkok, Nueva Delhi y Rawalpindi. En Washington solo el presidente y Alexander Haig, su principal asesor, conocían su destino. La delegación estadounidense llegó a Pekín el 9 de julio de 1971. Kissinger relata ese primer encuentro histórico con el número dos del Gobierno chino, el primer ministro Zhou Enlai; dice que nunca había conocido un personaje tan irresistible, de excepcional inteligencia y de tal capacidad de intuición para captar la psicología del oponente. Remarca que fue Zhou el primero en mencionar la posibilidad de la visita del presidente Nixon, y más adelante comentaba: "[esta noticia] hará temblar al mundo".

Siete meses después, el 21 de febrero de 1972, el presidente de Estados Unidos llegaba a Pekín. Así se produjo la hasta entonces impensable entrevista entre Nixon y Mao. El relato de este fascinante capítulo de la historia mundial, así como la relación historiada de la interacción entre los dirigentes chinos y estadounidenses desde la creación de la República Popular de China en 1949, los vierte Kissinger en este libro, para el que ha tomado como fuente principal sus archivos de las conversaciones celebradas desde el gobierno y fuera de él, con cuatro generaciones de dirigentes chinos.

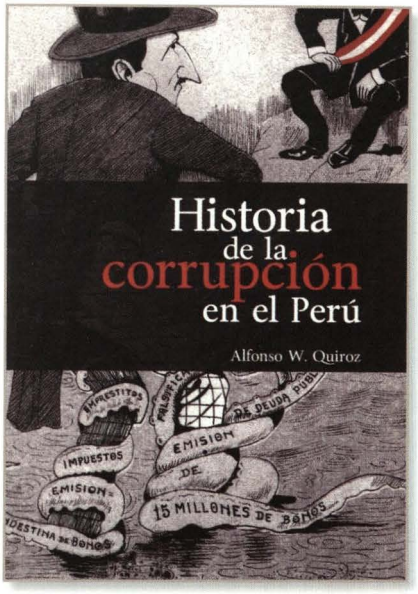
El libro es imprescindible para entender la intrincada trama de la diplomacia, la estrategia y la negociación china, así como para reflexionar sobre el papel que China representará en el escenario político del nuevo milenio. Recomendamos su detallada lectura.

Quiroz, Alfonso W.

Historia de la corrupción en el Perú

Lima, IEP, Instituto de Defensa Legal, 2013. (Perú Problema, 38).

615 p.



El fenómeno de la corrupción en el Perú viene de larga data, desde el gobierno colonial. Aunque, por una vez, podemos dejar a salvo nuestra otra vertiente genealógica: el incario, pues no tenemos registros de corrupción dentro de la administración inca.

El autor define la corrupción como un amplio y variado fenómeno que comprende actividades públicas y privadas, y no solo se limita al mal uso o saqueo de los fondos públicos. Comprende los sobornos, la malversación y mala asignación de fondos públicos, la aplicación interesada de programas y políticas, así como escándalos financieros, fraude electoral, pago de favores, y una amplia gama de transgresiones administrativas. El estudio busca establecer las conexiones entre ciclos de corrupción y desarrollo frustrado, pues la premisa es que el subdesarrollo va de la mano con la corrupción política burocrática. A lo largo del texto y para cada periodo histórico los cuadros muestran los costos de la corrupción; para el periodo de la República, los estimados los presenta por décadas.

El autor manifiesta que el Perú es un caso clásico de un país afectado profundamente por la corrupción administrativa, política y sistemática que se arrastra desde la administración colonial. Sostiene que hasta ahora el fenómeno había sido subestimado o abordado de manera más bien condescendiente; tanto, que a los ojos del investigador resulta sorprendente lo poco que se conocía acerca de sus causas y de lo que ha costado al país como nación: un alto costo que lo mantiene sumido en el subdesarrollo. Señala que se requería un conocimiento informado del fenómeno, y él ha abordado esa información acudiendo a las más conspicuas fuentes. Su intención ha sido reinterpretar en forma realista la

"El interés de Quiroz por el tema venía desde un temprano trabajo suyo sobre el mal uso de los fondos públicos en la era del guano, el cual le dio una perspectiva de la corrupción como un elemento cíclico, sistémico, enraizado en las estructuras de la sociedad; pudo ver que se requería un estudio serio para evaluar cómo el abuso de la corrupción influyó en la evolución del país, obstaculizando, frenando su desarrollo".

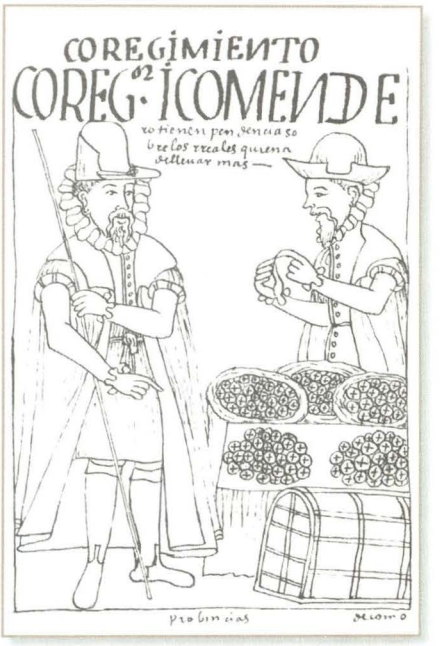
historia general peruana, a la luz de nuevas evidencias y con énfasis en el impacto que la corrupción tiene en la gobernabilidad pública, las políticas y el desarrollo.

En siete capítulos desarrolla las principales épocas y ciclos de corrupción y presenta los personajes que se desenvuelven en ese momento, así como los que denunciaban las corruptelas. Analiza las raíces coloniales de la sistemática corrupción administrativa, que en su momento Guamán Poma de Ayala destapó a través de persuasivas imágenes que hizo llegar al rey de España. Ese legado de corrupción marca los albores de la República y se hace escandaloso durante la era del guano, en la que se derrocharon las oportunidades económicas hasta la debacle que llevó al país a su ruina en el enfrentamiento con Chile.

El renacimiento del país desde sus escombros aparece también contaminado por las mismas torcidas prácticas. Más adelante, surge la figura de Leguía modernizador, pero también enredado en múltiples medios corruptos de su política. La turbia situación política de los años posteriores a 1930, con dictadores militares y líderes populistas, siguen el mismo hilo conductor y llevan al fracaso de los gobiernos democráticos del periodo 1963-1989, hasta los escándalos exacerbados del régimen Fujimori-Montesinos.

El interés de Quiroz por el tema venía desde un temprano trabajo suyo sobre el mal uso de los fondos públicos en la era del guano, el cual le dio una perspectiva de la corrupción como un elemento cíclico, sistémico, enraizado en las estructuras de la sociedad; pudo ver que se requería un estudio serio para evaluar cómo el abuso de la corrupción influyó en la evolución del país, obstaculizando,

frenando su desarrollo. Su acercamiento a las realidades de otros países en desarrollo le permitió comparar y observar el impacto negativo de los altos índices de corrupción en el crecimiento económico y en el capital humano. Fruto de sus investigaciones fue su libro Corrupt Cycles: A History of Unbound Graft in Peru (2008). La presente edición en español fue su principal tarea hasta sus últimos días. El doctor Quiroz falleció el 2 de enero del 2013, a la edad de 56 años.



Alfonso W. Quiroz fue un destacado historiador peruano especializado en la historia económica e institucional latinoamericana. Ostentaba la licenciatura en Historia en la Universidad Católica de Lima y una maestría (1981), M. Phil. (1983) y Ph. D. (1986) por la Universidad de Columbia. Se unió al departamento de Historia de Baruch College y el Graduate Center de la City University de Nueva York, en 1986, y fue promovido a profesor en 1994.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCEANO PACIFICO

9 EL QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO
Doctor en Historia Héctor López Martínez

23 LA CONVENCIÓN DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL PACÍFICO
Contralmirante Jorge Brousset Barrios

39 EL OCÉANO PACIFICO Y EL HOMBRE EN EL PERÚ: DOCE MIL AÑOS DE HISTORIA
Ph. D Candidate Department of antropology Yale University Oscar Prieto Burmester

55 EL OCÉANO PACIFICO Y SU PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. EL CASO DE PERÚ
Magíster en Arqueología Marítima Carlos Ausejo Castillo

65 CHOQUE DE IMPERIOS EN EL PACÍFICO NORTE: INTERESES COMERCIALES DE GRAN BRETAÑA Y ESPAÑAEN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMÉRICA A FINALES DEL SIGLO XVIII: NOOTKA / NUTKA
Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

79 EL MAR PERUANO EN LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA
Reverendo Padre Armando Nieto Vélez

INFORMATIVO

95 ENTREVISTA AL VICEALMIRANTE LUIS GIAMPIETRI ROJAS
Revista Oficial APEC PERÚ 2008

101 IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE AYUDA HUMANITARIA A TRAVÉS DE MEDIOS NAVALES
Capitán de Navío Oscar Torrico Infantas

109 50 AÑOS DE LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ
Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

115 DECÁLOGO DE LA CALIDAD
Capitán de Navío Jorge Benzaquen de Las Casas

PANORAMA

119 LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA: DESARROLLO E IMPACTO POSITIVO EN EL BIENESTAR DEL PERSONAL Y LA FAMILIA NAVAL
Teniente Primero Rosario Pajares Mac Leod.

127 EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ ANTE LA ESCASEZ DE AGUA Y ALIMENTOS EN EL SIGLO XXI
Capitán de Corbeta Pedro Iriarte Chávez

HISTORIA

133 AYSEN. CÓMO UN IMPULSO IRREFLEXIVO PUEDE COMPROMETER LAS RELACIONES INTERNACIONALES
Contralmirante Juan Polo Wood

145 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: REMEMBRANZAS DE UN DIRECTOR
Vicealmirante Fernando D´Alessio Ipinza

155 HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL
Capitán de Fragata Edgar Martínez García

163 HISTORIA DE UN 8 DE OCTUBRE: ANGAMOS
Licenciado en Derecho Rodrigo Murillo Bianchi

169 HISTORIA DE LA FOTOGRAFÍA DE GUERRA: DE CRIMEA (1854 – 1856) A LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA (1936 – 1939)
Licenciado en Comunicaciones Renzo Babilonia Fernández Baca

NACIONAL

179 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

195 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

203 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Señora Esperanza Navarro Pantac


MARINA DE GUERRA DEL PERU

Año 106 / número 3 - 2013

Revista de Marina



⚓ Especial: 150 AÑOS DE LA PRESENCIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA AMAZONÍA



REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 3 - 2013

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 3 - 2013

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado
Calm. (r) Jorge Brousset Barríos
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao.
Tlf. 20 78900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033

Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara

Diseño y diagramación: Johnny García Flores

Impresión: Creativos Perú

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.pe



SUMARIO

EDITORIAL

7 Director Contralmirante Javier Gaviola Tejada

ESPECIAL / "150 AÑOS DE LA PRESENCIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA AMAZONÍA"

13 "JULIO VERNE EN LA AMAZONÍA"

Autor: Contralmirante Eduardo Reátegui Guzmán

27 LA CONQUISTA AÉREA DE LA SELVA: LÍNEA AÉREA NACIONAL DEL ORIENTE, UN LOGRO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Autor: Capitán de Corbeta Juan Carlos Patiño Ponce

INFORMATIVO

37 RESPONSABILIDAD SOCIAL, TAREA DE TODOS

Autor: Teniente Primero Claudia Rojas Acat

43 EL LÍDER Y LA INTELIGENCIA SOCIAL

Autor: Capitán de Fragata Luis Jesús Torres Montoya

49 EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO Y SU INFLUENCIA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Autor: Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

65 SOCIEDAD Y ESTADO: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO MARÍTIMO NACIONAL

Autor: Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

73 ESTRATEGIA DE LA SEGURIDAD EN POLÍTICA NACIONAL DE INCLUSIÓN SOCIAL: PROSPECTIVA VIABLE

Autor: Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

93 LA CADENA DE VALOR EN LA INDUSTRIA NAVAL DEL PERÚ

Autor: Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal

103 UNA FELIZ TOMA DE DECISIONES

Autor: Capitán de Fragata (r) Enrique Llosa Rojas

PANORAMA

109 UNA APROXIMACIÓN A LOS PROCEDIMIENTOS ATÍPICOS DE LA GUERRA

Autor: Capitán de Fragata Enrique Tapia Meléndez

119 ANÁLISIS DE LA VICTORIA LEGAL ESPAÑOLA SOBRE ODYSSEY MARINE EXPLORATION (OME)

Autor: Licenciado en Derecho Héctor López Arésteguí

129 LA ECONOMÍA DEL TERRORISMO EN EL PERÚ: UN PLANTEAMIENTO TEÓRICO

Autor: Capitán de Navío Aníbal Cueva López

143 LA INTELIGENCIA EL ENEMIGO IRREGULAR Y ALGUNAS IDEAS SOBRE SU CENTRO DE GRAVEDAD

Autor: Capitán de Corbeta Jorge Montoya Ruibal

159 LÍDERES Y GERENTES EN RELACIÓN A LA ESTRATEGIA

Autor: Capitán de Fragata Eduardo Martín Sueyras Valverde

167 FUSILEROS, UN ARMA DECISIVA EN EL COMBATE

Autor: Teniente Segundo Juan Carlos Tello Núñez

173 CONFERENCIA PRONUNCIADA EN EL CENTRO NAVAL DE BUENOS AIRES EL 10 DE OCTUBRE DE 2013. "ALMIRANTE MIGUEL GRAU, HÉROE Y CABALLERO DEL MAR"

Autor: Licenciado en Historia Carlos María Martínez

193 ASTILLERO CAMMELL LAIRD: PRIMERA CEREMONIA EN HONOR DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERÚ MIGUEL GRAU SEMINARIO Y SU GLORIOSO MONITOR "HUÁSCAR" EN EL REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE

Autor: Contralmirante Guillermo Hasembank Rotta

199 EL VALOR DE LA GUERRA SIN FUSILES EN EL PERÚ

Autor: Teniente Primero Gabriel Donayre Montesinos

HISTORIA

209 UNA HISTORIA INOLVIDABLE: 03 DE JULIO DE 1880

Autor: Capitán de Navío José Ricardo Valega Canepa

213 LA INSURRECCIÓN NAVAL DEL 3 DE OCTUBRE DE 1948

Autor: Licenciado en Historia Jaime Miguel Taype Castillo

235 UN EPISODIO INÉDITO EN LA GUERRA CON CHILE: LA MOVILIZACIÓN DE ARMAS DESDE EUROPA HACIA EL PERÚ (1882 – 1883)

Autor: Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

245 EL COMBATE DE ANGAMOS: EPOPEYA DE BIZARROS, CABALLEROS DEL MAR A BORDO DEL "HUÁSCAR"

Autor: Licenciado en Historia Jorge Eduardo Castro Tamayo

NACIONAL

251 ACTUALIDAD NACIONAL

Autor: Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

265 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Autor: Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

275 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Autor: Sra. Esperanza Navarro Pantac

279 SEGURIDAD, TAREA DE TODOS

Autor: Teniente Segundo Oscar Enrique Salmón Sueyras

283 ¡DÉJENLOS EQUIVOCARSE!

Autor: Capitán de Fragata Hugo Ramírez Brain





Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Cuando estudiamos la presencia de los integrantes de nuestra Marina de Guerra en el descubrimiento, navegación y toma de posesión permanente de nuestro territorio oriental, la montaña, como se le llamaba con esta voz añeja que, con el correr del tiempo, ha sido sustituida por el de selva, se llega a la conclusión que es una verdadera odisea, con muchos héroes, incontables sacrificios y un sentimiento de peruanidad hondo e inagotable.

Permítaseme adelantar un pensamiento fundamental: sin nuestros marinos, sin su decidido esfuerzo y conocimiento, hubiera sido imposible diseñar, sobre el terreno y en los mapas, la imagen entrañable del Perú. Ciertamente fue tarea muy difícil ya que teníamos que dilucidar límites en la región de la selva con Bolivia, Colombia, Ecuador y Brasil.

La documentación de la época hispánica no se ajustaba necesariamente con la realidad al momento en que las cancillerías conferenciaban con el propósito de trazar los límites. Los ríos, cuyo cauce general muchas veces se desconocía, eran los "hitos" más importantes y resultaba imprescindible remontarlos para tener información exacta, datos certeros, mediciones oficiales para contar con buenas cartas geográficas. Y nuestros marinos lo hicieron en una saga que cubre los siglos XIX y XX.

El primero de ellos fue el capitán de fragata Francisco Carrasco, quien recibió la orden de asesorar las expediciones del conde Francisco de Castelnau, quien estaba acompañado por el ingeniero de minas vizconde D'Osery, el naturalista Deville y el botánico doctor Weddel. Salieron de Lima el 10 de mayo de 1846, con destino al Cuzco. Llegados a la antigua capital imperial iniciaron la exploración en busca del río Urubamba. Junto a Carrasco marchaba su ayudante, el alférez Angulo. Una serie de calamidades golpearon penosamente a los expedicionarios, perdiéndose vidas y valioso equipo. Pudieron llegar a la desembocadura del río Tambo y entrar al Ucayali dejándose llevar por sus aguas hasta arribar a Sarayacu a fines de setiembre. Carrasco y su ayudante, tras mil penalidades que dispersaron a los exploradores, pudieron llegar a Chachapoyas, después de atravesar Moyobamba, el

2 de diciembre del año antes mencionado. Carrasco salvó sus documentos y presentó a la superioridad naval el plano del curso de los ríos navegados.

Hito importante en esta historia fue la creación del Gobierno Político de Loreto, el 10 de marzo de 1853. Se hizo entonces el desembolso para la compra de nuestras primeras unidades fluviales. La inexperiencia haría fracasar, a la postre, este esfuerzo. Los vapores "Tirado" y "Huallaga" llegaron a Loreto el 14 de marzo de 1854. El primero, bajo el mando del guardiamarina Aurelio Saavedra y, el segundo, del piloto Luis Conti. Lamentablemente estos buques no duraron mucho. El "Tirado" se perdió en Nauta en 1857 y, ese mismo año, cerca del puerto de Omaguas, el "Huallaga". No pudieron llevar a cabo la labor exploradora que de ellos se esperaba.

El 7 de enero de 1861 el general Ramón Castilla, por muchos conceptos digno de elogio por su visión de gobernante y acrisolado patriotismo, dispuso que en las inmediaciones de la confluencia del Marañón con el Ucayali, se construyera un astillero, una escuela náutica, una factoría y otros establecimientos navales. Paralelamente se nombró al contralmirante Ignacio Mariátegui para que contratase en Londres dichas obras. Por entonces también se construían los buques fluviales "Morona" y "Pastaza", de mayor tonelaje, y los más pequeños "Napo" y "Putumayo". Para que navegaran el Titicaca ya se culminaban las obras del "Yapará" y del "Ya varí".

El 5 de enero de 1864 debe considerarse como un día muy especial en nuestra historia patria, pues en esa fecha, junto al "Prospero", arribaron a Iquitos, después de un viaje accidentado, el "Morona" y el "Pastaza". De esta manera quedó definitivamente formada la Marina Fluvial del Perú, a la que tanto debemos. Los buques mencionados cumplieron, a la vez, labores de guerra y mercantes. Eran de rueda, casco de fierro, aparejo de goleta, quinientas toneladas de registro y doce nudos de velocidad, aparentes para misiones militares y también geográficas. Luego les darían el alcance los pequeños, El "Napo" y el "Putumayo" que también eran de rueda y casco de acero, de solo ochenta toneladas de registro, sin aparejo y diez nudos de velocidad.

El personal naval lo conformaba el capitán de fragata Federico Alzamora y los oficiales Manuel Ferreyros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja, Ulises Delboy, Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donaire, entre otros, verdadera pléyade que dejaría lauros notables de historia naval para orgullo de las futuras generaciones. Ellos llegaron a un Iquitos naciente, con innumerables carencias, pero nada los arredró en el cumplimiento de su misión que no

solo era patriótica sino buscaba en ese contexto hacer patente la presencia del Perú en sus fronteras orientales. Así mismo trataba de llevar conocimientos y ayuda material a las diferentes tribus que allí vivían desde tiempos ancestrales. Esta última labor no fue nada fácil y dejaría muchas víctimas.

El apostadero de Iquitos se convirtió en el punto desde el cual partieron sucesivas e importantes expediciones, siendo testigo de varias de ellas el sabio Antonio Raimondi, quien las aplaudió sin reserva y con abundante encomio en su famosa obra "El Perú". En efecto, era impresionante ver a nuestros jóvenes marinos volcar todos sus conocimientos, esfuerzo e incluso dejar de lado cualquier intento de evadir peligros en el afán de establecer la navegación a vapor en los afluentes del Amazonas.

Revisemos los empeños que tuvieron lugar en 1866, el mismo año en que en la costa nuestros marinos brindaban su decisiva contribución en la victoria contra la escuadra española el glorioso 2 de mayo. El capitán de corbeta, Adrián Vargas, al mando del "Napo" salió hacia el río Morona, para encontrar la mejor vía de comunicación entre Guayaquil y el Atlántico. Con este propósito navegó los ríos Amazonas y Marañón llegando al Alto Marañón, hasta la isla Nacacuya, casi a 500 millas de Iquitos.

Igualmente el vapor "Putumayo", al mando del teniente Luis Sandi y llevando a bordo a los alféreces Alberto West y Juan Antonio Távara, navegaron los ríos Ucayali y Pachitea. Este viaje fue especialmente trágico, pues los nativos cashibos, que eran antropófagos, capturaron y dieron cruel muerte a los alféreces Távara y West, devorando sus restos. También en 1866 se exploró el rio Yaraví al mando del jefe de la Comisión de Límites Peruano-Brasileña, capitán de navío Francisco Carrasco.

Concluía el año antes mencionado cuando zarpaban de Iquitos los vapores "Morona", "Pastaza" y "Putumayo" al mando de los tenientes Eduardo Raygada y Ruperto y Darío Gutiérrez con el propósito de navegar todo el cauce de los ríos Ucayali y Pachitea, llegando a la confluencia del Pichis con el Palcazu, para proseguir hasta Puerto Mairo. Desgraciadamente el "Putumayo" varó, permaneciendo casi un año en el Palcazu.

Un año más tarde, en 1867 partió de Lima con rumbo a la selva una comisión naval presidida por el contralmirante norteamericano John Randolph Tucker, al servicio del Perú. Tenía el cargo de presidente de la flamante Comisión Hidrográfica del Amazonas, al frente de la cual llevó a cabo una importante labor explorando diversos ríos amazónicos. Lamentablemente, gran parte

de su trabajo se perdió a consecuencia de los problemas administrativos generados por la Guerra del Pacífico.

Infinitas, si se nos permite el término, han sido las exploraciones que la Marina de Guerra del Perú ha efectuado en los ríos de nuestra amazonía a través de los años; sin embargo, no podemos dejar de mencionar su decisiva actuación en los diversos episodios bélicos, como con Colombia y la heroicidad de Clavero. Igualmente grande ha sido la labor de asistencia humanitaria realizada con los grupos de compatriotas que viven en diversas poblaciones a lo largo de la amplia amazonía. Hoy día, el que fuera modesto apostadero naval de Iquitos, se ha convertido en un núcleo efervescente de actividad nacional.

Con ese mismo espíritu, cuando nuestro país fue asolado por delincuentes terroristas, nuestra Marina de Guerra, desde el 2 de enero de 1983 se puso en acción para combatir en los más lejanos y diversos lugares de nuestra geografía. Siendo una vez nuestra Selva escenario para nuestros valerosos hombres. Los remanentes de esas bandas delictivas todavía realizan sus perversas correrías, en lo que se denomina el VRAEM. Entre los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro, pese a lo difícil del terreno estamos presentes, convencidos que en un plazo más o menos cercano se logrará concluir esta importante misión en la cual ya han caído diversos miembros de nuestra institución para los cuales tenemos un recuerdo imperecedero dentro de las páginas más preclaras de la historia naval.

El Director.

Especial:

"150 años de la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía".





Julio Verne en la Amazonía



Contralmirante
EDUARDO REÁTEGUI GUZMÁN



Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía. Julio 2011, Carta 4101.

Julio Verne (Francia, Nantes 1828, Amiens 1905) es considerado el creador de la novela científica de anticipación: *De la Tierra a la Luna, Viaje al Centro de la Tierra, Veinte mil leguas de viaje submarino, La Vuelta al Mundo en ochenta días,* como las más conocidas, donde hace un derroche de conocimientos geográficos, matemáticos, medioambientales, y capacidad novelesca para generar historias que se desarrollan en paralelo con el tema central, de corte científico, que era el *leit motiv* de sus obras.

Quizá pocos conocen su obra *La Jangada* (palabra portuguesa que significa "balsa"). También es conocida por *800 Leguas por el Amazonas,* publicada por entregas en el "Magazine de Ilustración y Recreo", en Francia, desde enero de 1881 hasta diciembre del mismo año.

Esta novela se desarrolla en la Amazonía peruana y brasilera, pero tomando como eje al río Amazonas, desde su confluencia con el río Nanay, en Iquitos, hasta su desembocadura en el Brasil, consignando datos geográficos, toponimia y singularidades propias de la selva amazónica.

La última semana de agosto de 2013, algunos miembros de la Sociedad Geográfica de Lima realizamos un viaje por río, con fines de observación,

"Con este acuerdo perdimos el acceso al río Putumayo y una enorme extensión de 80.000 km^2 en la línea del Tabatinga-Apaporis y la confluencia del Caquetá con el Amazonas".

desde Iquitos a la frontera fluvial peruana con Brasil y Colombia; es decir, al denominado triángulo amazónico, por la presencia en sus vértices de las ciudades de Leticia en Colombia, Tabatinga en Brasil y Santa Rosa en Perú.

En el transcurso de la navegación me vino a la memoria el relato de Julio Verne en La Jangada. Me imaginé que lo que nosotros estábamos haciendo en forma real, él lo creó literariamente desde su estudio en Paris, a miles de kilómetros.

Se sabe que Verne para escribir una obra se empapaba con minuciosidad del tema con gente experta y literatura disponible, y su genio hacía el resto.

Él ubica el escenario de su obra en la Amazonía, en el año 1852. Recordemos que en 1851, un 23 de octubre, el General José Rufino Echenique, presidente del Perú, firmaba con el Brasil la "Convención de Comercio, Navegación Fluvial, Extradición y Límites", para garantizar el libre tráfico fluvial en el río Amazonas y sus afluentes y el tránsito de personas entre ambos países.

Este acuerdo es considerado como muy lesivo para el Perú, toda vez que aceptaba de facto el principio de *Uti possidetis* en su artículo VII, para solucionar problemas limítrofes, y reconocía como frontera "la población de Tabatinga, y de esta para el Norte la línea recta que va a encontrar de frente al río Yapurá (Caquetá) en su confluencia con el Apaporis: y de Tabatinga para el Sur el río Yavarí, desde su confluencia con el Amazonas".

Con este acuerdo perdimos el acceso al río Putumayo y una enorme extensión de 80.000 km2 en la línea del Tabatinga-Apaporis y la confluencia del Caquetá con el Amazonas. En octubre de 1852 se canjearon las ratificaciones. Cabe preguntarse aquí quiénes fueron los asesores del Gobierno. ¿Incidieron en forma clara para darse cuenta del despropósito de esta Convención?

Hemos perdido miles de kilómetros cuadrados en el devenir de nuestra vida republicana, por falta de asesoramiento o no hacer caso a este.

¿Julio Verne estaba al tanto de estos vaivenes político-geográficos de Sudamérica? Es posible que sí. Pero en *La Jangada* no se exteriorizan aspectos de esa naturaleza. Por otro lado, el que fijara el 1852 como año de su relato, no significaba necesariamente que esa fecha tuviese que ver con la realidad.

En ese año, Verne contaba con 24 años de edad, y la obra se editó en 1881, como ya se dijo.

Siguiendo la novela, Verne ubica al área de su relato como Alto Amazonas, siendo a todas luces el Bajo Amazonas. Quizá al ver los mapas y la literatura disponible no reparaba en ese importante detalle geográfico, que hubiera podido incidir en su trama, al darle más elementos de verosimilitud.

"En 1852 la geografía era la que navegó Avencio Villarejo, y un boceto o mapa de la época debe haber llegado a manos de Julio Verne para comenzar a pergeñar su obra".

El grupo viajante de la Sociedad Geográfica de Lima zarpó desde un embarcadero ubicado en la margen izquierda del río Itaya, en plena urbe iquiteña; años atrás este privilegio era del Amazonas, que por su devenir geográfico ahora se alejó de estas riberas, para regresar a no dudarlo dentro de no pocos años.

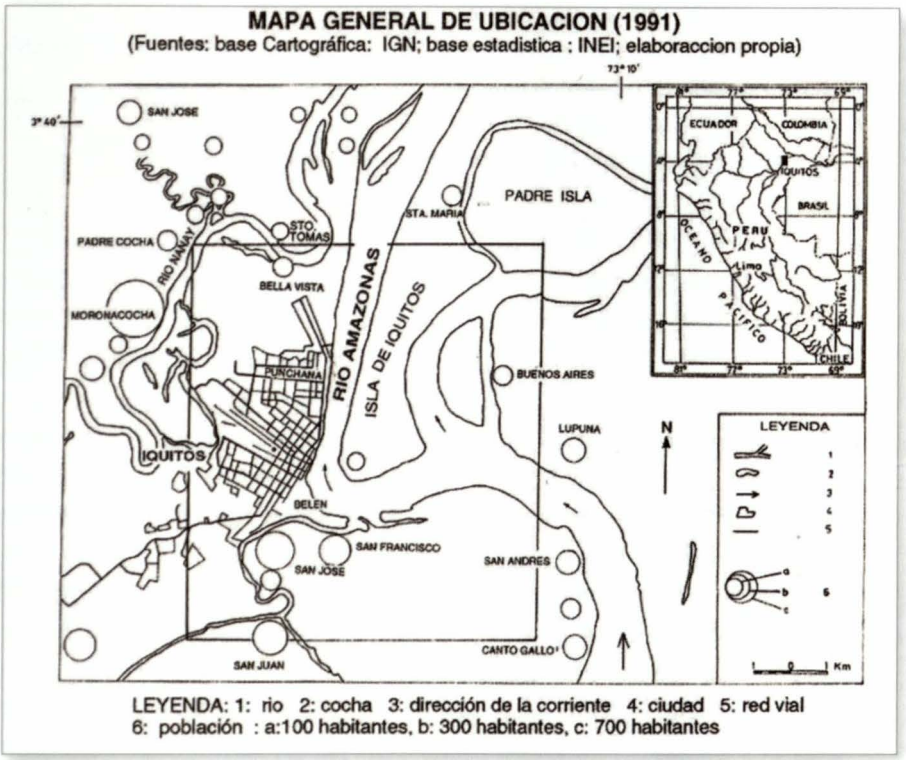
Iquitos, en la década del cuarenta, era bordeado por el Amazonas, el Nanay y el río Itaya, que era un hilo casi desapercibido en el interés hidrográfico de la región. No ver al Amazonas en la ribera de la capital loretana, parece ser ya un paisaje cotidiano para la generación actual; para ver o sentir a su "río-mar", tendrán que salir vía río Itaya o río Nanay a sus confluencias con el Amazonas. El Itaya y el Nanay son los que, como un chal, rodean ahora la nuca iquiteña.

Por eso, el R.P. Joaquín García Sánchez (O.S.A), autor con Nicole Bernex del libro *El río que se aleja. Cambio del curso del Amazonas. Estudio histórico técnico,* expresa en su prólogo "[...] El río se va y parece no mostrar interés en regresar. La soñolienta ciudad debe decirle un definitivo adiós, al menos por un tiempo imposible de calcular".

En 1852 la geografía era la que navegó Avencio Villarejo, y un boceto o mapa de la época debe haber llegado a manos de Julio Verne para comenzar a pergeñar su obra. Vienen al recuerdo sus admirables y constantes viajes por esta ruta y la mayoría de veces en canoa, que los relata en *Memorias de un Misionero – La Aventura de un Agustino en la Selva.*

Si bien no se ha encontrado documentación que fundamente la fecha de fundación de Iquitos, se considera el 5 de enero de 1864; sin embargo, esta data corresponde a la llegada de las primeras naves de la Marina de Guerra del Perú, que como "Puerto Fluvial del Atlántico" fue oficializado por Ley 14702 el

14 de noviembre de 1963. Pero también se registra la llegada el 14 de marzo de 1852 de los vapores "Tirado" y "Huallaga" a Nauta. Se registra también un importante y preocupante tráfico fluvial brasilero, que motivó a Ramón Castilla a ordenar la construcción de cuatro vapores en Londres.



Iquitos antes del desvío natural del río Amazonas.

Esto quiere decir que en 1852 Iquitos tenía poco tiempo de vida urbana, que coincide con el año en que se desarrolla la trama de *La Jangada*. A nivel mundial es muy poco probable que Iquitos fuera mencionado o conocido como un punto conspicuo en el interés mundial. No conocemos las razones de Julio Verne para adecuar su relato a Iquitos. Seguramente por su cercanía con Nauta se consideraba como el punto geográfico de la naciente del río Amazonas, por la confluencia del Marañón y el Ucayali, yerro que aún se reitera en todos los niveles, tanto local, regional, nacional e internacional. La Sociedad Geográfica de Lima demostró que las nacientes del "río-mar" están en las vertientes orientales de los Andes, en la cordillera del Chila, quebrada La

Apacheta, provincia de Caylloma, región Arequipa. La longitud del Amazonas es de 7.062 km, recorriendo 3.850 km en territorio peruano; por tanto, pasa a ser el río más largo del mundo, superando al Nilo (6.671 km).

Respecto a lo anterior, Verne escribe: "[...] El Amazonas, que tiene su origen en la enorme cadena de los Andes y muere en las costas del Océano Atlántico. Es el río más grande del mundo y también el que aporta al mar el más considerable caudal de agua. Tan considerable que a una gran distancia de su desembocadura y hasta una distancia de quinientos ochenta kilómetros de la costa, ha llegado incluso a derribar buques".

Continua relatando Verne: "Este es el Amazonas, un río cuyo curso es tan ancho, que se extiende más de los treinta grados de latitud y en una cuenca que, desde el Sur al Norte, no comprende menos de veinticinco grados".

No podemos menos que saludar los conocimientos de Verne. Sus conceptos geográficos estaban muy adelantados. Muy pocos afirmaban que el Amazonas nacía en los Andes.

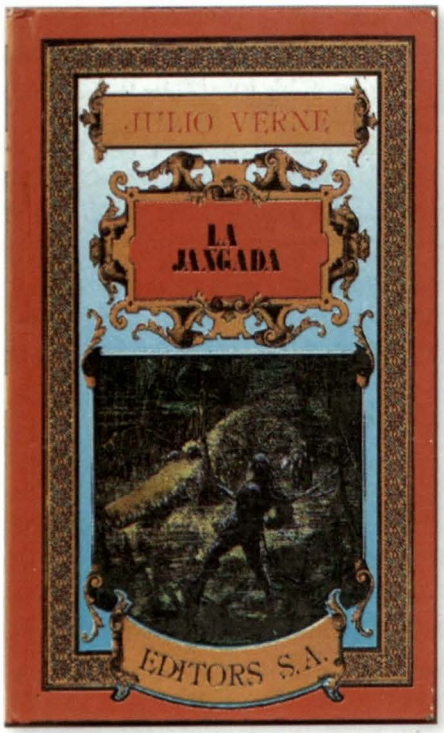
El concepto que da Julio Verne respecto a Iquitos es: "Situada la aldea de Iquitos cerca de la orilla del Amazonas, se alza poco más o menos sobre el 74° meridiano, en aquella parte del gran río que aún lleva el nombre de Marañón, cuyo lecho separa para Perú de la república del Ecuador, unos trescientos kilómetros hacia el oeste de la frontera de Brasil".

Esta afirmación es un gran desliz de Julio Verne, producto quizá de una mala información, que felizmente pasó desapercibida para la lectoría ecuatoriana y peruana, pues hubiera echado más leña a las tirantes relaciones fronterizas entre ambos países, que felizmente ya fueron superadas. Yerro no solo en la parte limítrofe sino también en la ubicación de Iquitos. Eso de más o menos sobre los 74° no se ajusta a los mapas de la época. En todo caso estaba más cercano a los 73° W. Es lícito suponer que intereses externos podrían haber dado información deliberadamente errónea a Verne para fundamentar hipótesis limítrofes. Un concepto totalmente político-geográfico.

Retomando nuestra navegación, esta se hizo en una nave realmente bien adecuada para el largo viaje que nos esperaba. Digamos que semejaba un avión. Los llaman "los rápidos". Nos pronosticaron nueve horas de viaje. Bajamos el río Itaya hasta lo que se llama la Barra, que es un estrecho canal donde solo pueden transitar embarcaciones de bajo calado. El muelle de Iquitos, en la margen izquierda, luce desolado de embarcaciones de gran calado. Es uno de los efectos negativos del cambio de curso del "río-mar". Muchos de los

pasajeros habituales de estos viajes dormitan plácidamente, mientras nosotros devoramos todos los paisajes y detalles que van pasando ante nuestra vista. El *click* de nuestras cámaras fotográficas es constante. Se nota cambios no muy agradables, por el desorden en las riberas, tanto de estructuras de aserraderos, embarcaderos diversos, astilleros, y tráfico intenso de embarcaciones menores que atentan contra la seguridad del tráfico fluvial y que comienzan a retrasar el tiempo previsto para el viaje.

Salimos de la Barra y vamos al encuentro de un singular espectáculo hidrográfico: la casi confluencia simultánea del río Nanay y el río Itaya con el caudaloso Amazonas. Ambos chocan contra el colosal muro de aguas barrosas del "río-mar". Sus colores de aguas claras u oscuras se mezclan en pocos segundos y contribuyen como muchos de los afluentes de esta cuenca al caudal hídrico más grande del mundo. Estamos casi frente a donde se ubicaba antaño el complejo aserradero "Astoria". Desde este punto, Julio Verne comienza a hacer navegar a su Jangada con sus personajes a una aventura muy singular que nosotros la viviremos cómodamente desde esta lancha que viaja cien veces más rápido que aquella balsa.



Tapa de la Jangada.

Mientras nuestra embarcación navegaba rauda, al mando del patrón Juan Tafur, hombre formado como práctico en las filas de la Marina de Guerra, y antes de alejarnos de Iquitos, que poco a poco desaparecía de nuestra vista, recordaba un pasaje de *La Jangada:*

"Al igual que todas las casas, aldeas y lugarcillos que se alzan en la cuenca del Amazonas, Iquitos fue fundada también por un grupo de misioneros. Hasta el año decimoséptimo del pasado siglo (1717), los indios *iquitos,* que formaron su única población, vivían retirados hacia el interior, bastante lejos del río. Pero un día los manantiales de su territorio se secaron, como resultado de una erupción volcánica, viéndose entonces obligados a establecerse

en la orilla izquierda del Marañón. La raza se alteró bien pronto, a consecuencia de los enlaces que contrajeron con indios ribereños, *ticunos* u *omagas,* y hasta hoy día, Iquitos solo cuenta con una población mixta, a la cual se debe añadir algunos españoles y dos o tres familias de mestizos".

Naturalmente lo del volcán es de la cosecha de Verne, pero lo de la evolución étnica es bastante probable.

Continua Verne: "Unas cuarenta chozas, bastante miserables, cuyo techo de bálago apenas las hacía dignas de su nombre de cabañas, componían la aldea, aunque, por otra parte, se hallaban pintorescamente agrupadas en una explanada que dominaba las orillas del río a unos sesenta pies de elevación [...]"; añade además: "Los indios Iquitos iban poco menos que desnudos, y solamente los portugueses y mestizos, que miraban con desdén a sus conciudadanos indígenas, iban vestidos con una simple camisa, un pantalón ligero de telilla de algodón y cubierta la cabeza con un sombrero de paja". En este pasaje hay que destacar, a pesar de lo crudo de la descripción de los nativos, el tratamiento de "conciudadanos" que les da Verne. Era una manera directa de enviar un mensaje de igualdad como personas, al margen de sus condiciones culturales, sobre todo en una época en que la discriminación étnica y social era brutalmente aplicada en la Amazonía.

Nuestra nave seguía su periplo. Sentir al río más largo, caudaloso, ancho, profundo y demás etcéteras, bajo la lancha que nos conducía, era una sensación muy especial. Naturalmente, nos sentíamos muy seguros y con las facilidades modernas, como celular, reloj, baño, y cómodos asientos. Comenzamos a llevar una bitácora básica con los pueblos que íbamos recalando o viendo a la distancia. El rumbo estaba en manos del patrón, quien nos explicaba los puntos geográficos de interés. Hay islas por todo el trayecto, que dan al observador la impresión de que el ancho del río no es tanto como les habían dicho.

Precisamente, sobre las islas, en un diálogo de los personajes de *La Jangada,* se expresa lo siguiente:

"—¿Sabes cuántas islas existen a lo largo del Amazonas dentro de su curso?

—No con exactitud, pero me figuro que deben ser unas cuatrocientas, por lo menos.

—Quinientas setenta, exactamente, sin contar los islotes fijos o a la

deriva. Esto forma un archipiélago, que por sí solo podría constituir la fortuna de cualquier nación o reino. Además, en sus flancos se ven canales, lagunas y lagos, como no se hallarán en toda Suiza, Lombardía, Escocia y Canadá reunidos. Solo el Amazonas, engrosado por más de seis mil ríos tributarios, deja en el Atlántico no menos de doscientos cincuenta millones de metros cúbicos de agua... ¡por hora!".

"Además, sirve de frontera a dos repúblicas y atraviesa majestuosamente el reino más grande de América del Sur". (Se refería a que Brasil en 1851 era un imperio bajo el reinado de Pedro II).

Como se intuirá, esta singladura para complementarse requiere un vuelo aéreo, para darse uno cuenta de la colosal geografía de esta grandiosa cuenca.

"Se establecieron también algunas plantaciones de yuca y café en aquellas partes del bosque despejadas por la tala de los árboles. Los plantíos de caña de azúcar exigieron bien pronto la instalación de un molino para las prensas de las cañas dulces destinadas a la fabricación de melaza, aguardiente y ron".

Hay que reconocer en Julio Verne una gran capacidad de conocimiento geográfico, toda vez que los términos y circunstancias están bien narrados, al margen de su exactitud real.

Una más de estas es, comentando el terreno del aserradero "Astoria": "Se establecieron también algunas plantaciones de yuca y café en aquellas partes del bosque despejadas por la tala de los árboles. Los plantíos de caña de azúcar exigieron bien pronto la instalación de un molino para las prensas de las cañas dulces destinadas a la fabricación de melaza, aguardiente y ron". Estos terrenos, que ahora se ubican en las cercanías de la refinería de Petroperú, nunca fueron propicios para el cultivo de caña de azúcar, aunque se daba en forma limitada en algunos terrenos.

La lancha rápida que nos transportaba seguía recalando en muchos pueblos a lo largo del Amazonas. Bajan y suben pasajeros. También es un correo fluvial. Deja paquetes, sobres, bultos y recibe también para el resto de la ruta. El sol es inclemente, felizmente no hay atisbos ni presagios de lluvia. Sin embargo, a casi tres horas de navegar, la embarcación fue remecida por unos quince minutos

por un fuerte oleaje, producto del viento. El patrón sorteaba con pericia los embates de las olas. A veces parando máquinas y otras a baja velocidad. Es la época de vientos, nos dice el patrón. Hasta aquí el rumbo era casi cerca a las riberas que teníamos a estribor (derecha); nos explicaba que las aguas ribereñas son menos correntosas, permitiendo navegar con más seguridad que por el centro del mismo río.

"El patrón sorteaba con pericia los embates de las olas. A veces parando máquinas y otras a baja velocidad.".

Verne explica lo de los vientos:

> "La cuenca del Amazonas está incesantemente purificada por los vientos generales del Oeste. No es un valle encajonado entre las altas montañas que encierran su curso, sino una ancha llanura que mide dos mil ciento sesenta kilómetros de Norte a Sur, apenas interrumpida por algunas colinas, que las corrientes atmosféricas pueden correr libremente".

Sus explicaciones son dignas de colocarlas en un Derrotero.

Varios villorrios se dibujan en ambas riberas. Muy distantes unos de otros. Unos más estéticos y otros más modestos. Los palafitos son mayoría, como herencia de seguridad arquitectónica ante las crecidas del Amazonas.

Sigue "El Rápido" navegando bastante seguro. Por momentos se hace monótono el viaje. Mientras almorzamos recordamos a Verne, que narra: "[...] en el siglo XVI, el conquistador y explorador español Francisco de Orellana, lugarteniente de Pizarro, bajó por el río Negro, pasó por el gran río en 1540 [...]". Aquí es preciso decir que en las cartas brasileras el Amazonas se inicia en la confluencia de los ríos Negro y Solimoes (tramo del Amazonas, desde su confluencia con el río Yavarí). ¿Intereses creados? Puede ser. En todo caso, aquí su data le jugó una seria pasada, como todos sabemos, y esto está en la bitácora de Fray Gaspar de Carbajal, quien acompañó a Orellana en esta hazaña. La aventura fluvial de Orellana comienza bajando el río Coca, en Ecuador, el cual desemboca en el río Napo, en Perú; bajan el Napo y el 12 de febrero de 1542 desembocan en el Amazonas. El detalle está en que sus lectores, que sumaron y suman millones, se desinforman si es que no son acuciosos. Confundir Napo con Negro, ¿puede ser? No creo, pues después se refiere al río Napo al explicar el viaje de "La Condamine", luego de haber medido el arco de meridiano del Ecuador, relatado por este en su trabajo titulado *Relation Abregée d'un*

El Ordenamiento Territorial deja mucho que desear, por lo menos en todas las localidades donde atracaba nuestra nave. Los poblados ribereños crecen desordenadamente. No hay un solo embarcadero que pueda llamarse como tal. Los pasajeros y sus pertenencias, y muchas madres con hijos en brazo, hacen gala de un equilibrio capaz de poner los pelos de punta a cualquier citadino que los observase. Es su día a día, que los insensibiliza y los rutiniza en su quehacer diario.

Voyage fait Dans línteriur de l'Amerique Meridionale. Verne hace gala en su novela de que ha leído a exploradores de nota como Humboldt, Bonpland, Lister Man, el inglés Smith, el brasileño Valdés, el francés Pablo Marcoy, el francés pintor Biard, el profesor Agassiz, el ingeniero brasileño Franza Keller Linzenger, y otros muchos más, que han explorado el curso del gran río, aportando todos ellos nuevos datos.

Por otro lado, su novela pudo haberse inspirado en la epopeya fluvial de Orellana, pues al margen de la temática, la confluencia del Napo con el Amazonas está bastante cerca de Iquitos, y con ello podía armar la estructura del viaje leyendo a Fray Gaspar de Carbajal. No podemos afirmarlo, pero tampoco negarlo.

Cuando uno navega en este tramo del Amazonas y rememora el viaje de Orellana y su gente en una balsa, sin tener idea de a dónde les lleva esa inmensa y correntosa masa de agua, no puede menos que rendir homenaje al coraje de esta gente. Julio Verne les dio a sus personajes el lado lícito para emprender el viaje en sus *jangadas,* en busca de mejores condiciones, en la ciudad de Pará, en el Brasil.

Ya íbamos con casi nueve horas de viaje y no teníamos idea de cuánto faltaba; ello debido al permanente cabotaje y a las fallas del motor, que nos dejaban a merced de la corriente; lo que parece solo era de preocupación nuestra, pues el resto de viajeros ya estaban acostumbrados a estas demoras.

El Ordenamiento Territorial deja mucho que desear, por lo menos en todas las localidades donde atracaba nuestra nave. Los poblados ribereños crecen

desordenadamente. No hay un solo embarcadero que pueda llamarse como tal. Los pasajeros y sus pertenencias, y muchas madres con hijos en brazo, hacen gala de un equilibrio capaz de poner los pelos de punta a cualquier citadino que los observase. Es su día a día, que los insensibiliza y los rutiniza en su quehacer diario.

Hay algo que llama poderosamente nuestra atención. La vegetación ribereña muestra los delgados ceticos: árboles de tallo con manchas blancas, que crecen abundantemente en la Amazonía y cuya industrialización parece ya una amenaza en ciernes. Nos traen al recuerdo a las esbeltas y sólidas lupunas (Ceiba pentandra), que con sus más de 50 metros de altura eran los faros que guiaban a los nautas de surcada y de bajada. La industria del *triplay* fue su sentencia de muerte y ahora solo quedan fotos de museo.

"¡Así es, pues, la selva!". Es la expresión más común de los pobladores amazónicos. No nos olvidemos de la *Jangada*. Esta balsa ya había sido preparada con árboles palo de balsa, o topa, en el lenguaje amazónico. Era una enorme estructura, con una cabaña en cubierta para fungir de cobertizo de todo uso. Leamos lo que dice el libro, o sea, Verne:

> "La enorme 'jangada' se estaba construyendo a conciencia. Sobre una doble fila de troncos y viguetas, se colocaban las tablas y los tablones que habrían de servir de suelo de la embarcación, elevado treinta pulgadas por encima de lo que sería la línea de flotación. Aquel largo tren de madera medía doscientos ochenta metros de largo por diecisiete de ancho".

No sé si estas medidas han sido bien traducidas del francés, pues son colosales. Creo que son pies, toda vez que la elevación la da en pulgadas. Pero, en fin, así son las novelas.

El puerto de destino era Belén, en la desembocadura del río Amazonas, urbe ya famosa por esos años y a unos cinco mil kilómetros desde el punto de zarpe. Es curioso, por decir lo menos, que la carga más preciosa que llevaban con fines comerciales era seis mil arrobas de caucho, que era cotizado a tres o cuatro francos la libra. Toda una fortuna. Como sabemos, el boom del caucho *(Castilloa ulei)* se inicia aproximadamente en 1880 y finaliza en 1914. Este boom pudo ser uno de los motivos de la novela. Casi coincide con el año de su edición, 1881.

El patrón de la *jangada* era ya un ducho nauta, pues había llevado en anteriores oportunidades varias balsas de troncos hasta Belén. El zarpe es

Nuestra lancha rápida viajó todo este tramo que literariamente hizo la jangada de Verne.

en junio. También suponemos esto calculado por Verne, pues es la época en que el río ya está en su etapa estacionaria o de vaciante y las lluvias son menos torrenciales. Alguna ventaja les tenía que dar el autor.

Verne calculó que el declive amazónico era de un centímetro por cada cinco kilómetros. Otro detalle geográfico viene cuando narra el tramo inicial del viaje. "La 'jangada' no tardó en tomar el curso de la corriente, entre pintorescas islas que se encuentran entre Iquitos y Pucallpa". Aquí hay que aclarar que Verne habla de un poblado aguas bajo, de nombre Pucallpa. Cruzan las desembocaduras de varios ríos, siendo el más conocido el Manatí, así como nombra una serie de poblados e islas que a la fecha no coinciden con los que conocemos. A los tres días de navegación cruzan la desembocadura del Napo, y no hace ninguna alusión a la hazaña de Orellana. Su primera parada la hacen en Pebas, para procurarse víveres frescos y secos. Los viajantes pescan "pacúes", "surubíes" y "gamitanas". Después de diez días "pasaron el canal que se comunica con el lago de Caballococha, en la ribera derecha, haciéndose escala en la Misión de Cocha". Efectivamente, el ingreso al puerto de Caballococha requiere entrar por un largo canal.

Nuestra lancha rápida viajó todo este tramo que literariamente hizo la *jangada* de Verne. Entramos a Caballococha y de ahí partimos hacia el puerto de Santa Rosa, que es el último poblado peruano en el Amazonas, y frente a él están los poblados o ciudades de Leticia y Tabatinga en la orilla opuesta, y adyacentes a la vez.

Verne indica que el último poblado peruano que pasó la balsa fue Nuestra Señora de Loreto, en la margen izquierda. Podría ser Leticia, que a la sazón era peruana. Dice que fue fundada en 1770 por los jesuitas.

Valorar los conocimientos de Verne está fuera de cuestionamiento. Algunas erratas no modifican en nada el gran poder que tenía para diseminar ciencia por todos los medios. Cuánta gente debe haberse concientizado con esta novela. No pasaba por alto ninguna oportunidad que le daba la trama de la obra para dejar huella didáctica. El manejo del medio ambiente. El equilibrio entre la flora y la fauna. La riqueza entomológica. El desarrollo sustentable del bosque, y ni qué decir, que habrá motivado a muchos lectores a interesarse en la Amazonía, y a otros a estudiar la geografía con profesionalidad, como la herramienta natural para entender las cosas de este planeta.

Abarca también la rica mitología amazónica, como la de la "yacumama" o madre de las aguas, así como también explica, por diálogos de sus personajes, la toponimia del río Amazonas:

> "Eso fue cosa de Orellana, el descubridor español. Cuando llegó a este río, los indios le llamaban Paranatinga —que significa el 'río rey' o 'rey de los ríos'—, pero Orellana le dio otro, debido a un incidente curioso. Ignorantes los españoles de que los indígenas les observaban, quisieron desembarcar, pero fueron las mujeres de los poblados ribereños las que se lo impidieron con sus gritos y armadas de arcos y hachas toscas, pero muy eficaces para el uso".

"El Rápido" llegó al puerto de Santa Rosa, en la margen derecha. Unas balsas flotantes fungen de embarcadero o muelle artesanal.

Después de este incidente, "Orellana dijo algo parecido a esto: '¡por poco nos vencen estas amazonas!'", explicando el símil con las amazonas griegas.

Dejemos ya a la *jangada* en su viaje desde la frontera con el Brasil hasta Belem do Pará, aprovechando las aguas de bajada del "rey de los ríos".

"El Rápido" llegó al puerto de Santa Rosa, en la margen derecha. Unas balsas flotantes fungen de embarcadero o muelle artesanal. Decenas de embarcaciones menores se agolpan, albarengadas unas a otras. Banderas brasileras, colombianas y peruanas se lucen en sus popas. Muchas llevan las tres, al mismo tiempo. Son los que realizan el tráfico de pasar a los pasajeros a Tabatinga, Leticia, y viceversa. Diríamos un desorden bien organizado.

El regreso fue por vía aérea. Nos permitió ver desde el aire gran parte del tramo fluvial navegado. Se observan ya algunas zonas depredadas. Cicatrices en medio de los bosques. Me trajo recuerdos de la vista aérea cuando uno sobrevuela Puerto Maldonado, en Madre de Dios.

Citando a Nicole Bernex en su obra *Dejemos a nuestra Realidad educarnos:*

> "Todos no vemos de la misma manera un paisaje: cada percepción es original; la del turista será distinta de la del campesino, y esta a su vez distinta de la del científico. Sin embargo, cada apreciación individual nos permitirá entender mejor el paisaje que vemos como parte de nuestro entorno, de nuestro sistema de vida [...]".

Los nautas de la Marina de Guerra del Perú han surcado y bajado el Amazonas y sus afluentes miles de veces, dejando, como Verne, una estela de esperanza en cada poblado visitado o abriendo nuevas trochas para el desarrollo.

Bibliografía

1. Bernex, Nicole y Tejada, Manuel (2010). *Cambio climático, retroceso glaciar y gestión integrada de los recursos hídricos.* Lima: Sociedad Geográfica de Lima.
2. Club Loreto (1992). *Pasajes Históricos de Loreto y la Amazonía.* Lima.
3. García Sánchez, Joaquín y Bernex de Falen, Nicole (2010). *El río que se aleja. Cambio del curso del Amazonas. Estudio Histórico Técnico.* Lima: Sociedad Geográfica de Lima.
4. Marina de Guerra del Perú (Julio, 2011). Carta 4101. 25 Láminas. Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía.
5. Morey Alejo, Humberto y Sotil García, Gabel Daniel (2000). *Panorama histórico de la Amazonía peruana. Una visión desde la Amazonía.* Municipalidad Provincial de Maynas. Iquitos: Imprenta Gráfica Amazonas.
6. Romero, Fernando (1983). *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933).* Dirección General de Intereses Marítimos. Ministerio de Marina. Lima.
7. Rumrrill, Róger (2008). *La Amazonía Peruana. La última renta estratégica del Perú en el siglo XXI o la tierra prometida.* PNUD. CONAM. Lima.
8. San Román, Jesús (1994). *Perfiles históricos de la Amazonía peruana.* CETA. IIAP. CAAAP. Iquitos.
9. Sender, Ramón J. (1982). *La aventura equinoccial de Lope de Aguirre.* España: Editorial Bruguera.
10. Tafur Rengifo, Luis (1995). *Cronología y fuentes para la historia de Loreto.* Gobierno Regional de Loreto. Iquitos: Ediciones Eureka 21.
11. Verne, Julio (1986). *La Jangada.* Barcelona: Editorial Bruguera.
12. Villarejo, Avencio (2000). *Memorias de un Misionero en la Selva – La aventura de un Agustino en la selva.* CETA. Lima: PEISA.



La conquista aérea de la selva:

Línea Aérea Nacional del Oriente, un logro de la Marina de Guerra del Perú



Capitán de Corbeta
JUAN CARLOS PATIÑO PONCE

"Los principales pueblos de nuestro oriente, hace más de medio siglo que están más vinculados a la Europa y a las ciudades americanas del Atlántico que a las nuestras del Pacífico; y especialmente hoy con los medios rapidísimos de comunicación, el Pará, Manaos, Río de Janeiro y otras tantas ciudades brasileras hacen vida más íntima con Iquitos y resaltan a primera vista los pocos lazos con el foco principal de la vida nacional de Lima. Estas relaciones en todo orden, de preferencia con los extraños, y la poca comunidad con la nacionalidad, provocaron pérdidas territoriales en esa zona que fueron a enriquecer al vecino".

Asociación Nacional en pro de la Marina
Revista Pro-Patria, marzo de 1926.

En circunstancias de hallarse próximo a celebrarse el 150 aniversario de la presencia de la Marina de Guerra del Perú en nuestra Amazonía, materializada con el arribo a Iquitos el 5 de enero de 1864 de un grupo de vapores –fruto de la gran visión geopolítica del presidente Ramón Castilla–, que formaron la Marina Fluvial del Perú y establecieron un apostadero fluvial, se conmemora el inicio de una sucesión de exploraciones organizadas a los ríos de la Amazonía peruana. Desde aquellos tiempos, la Institución, siempre a la altura de las circunstancias, supo capear los temporales de las condiciones de la vida política del país, y subsiste hasta hoy como brazo de apoyo para alcanzar las más anheladas aspiraciones de desarrollo de esa región.

Fueron sus hombres quienes supieron utilizar apropiadamente esos elementos, transformando el insignificante pueblo que apenas daba indicios de vida, habitada por una mayoría semisalvaje y una pequeña minoría de civilizados,



"Lo difícil demora un poco, lo imposible un poco más..." Lema de la Escuela de Hidroaviación de Ancón.

en una importante urbe, con una población floreciente, erigida a la categoría de departamento en 1866. Con el transcurrir de los años sería conectada con magníficas vías de comunicación al interior del país, gozando de un puerto fluvial comercial y permitiendo la exportación al extranjero de las riquezas naturales de nuestra selva.

Navegando por la singladura de nuestra historia, 64 años después, otro proyecto nacional respaldado por el Gobierno pondría de gala el trabajo que la Marina venía realizando en esos lares. Esta vez serían los cielos amazónicos escenarios de gloria para un grupo de entusiastas hombres de mar y aire, quienes surcarían las agrestes montañas de los Andes y la vasta e inconmensurable Amazonía, para abrir las primeras rutas aéreas a este inmenso territorio nacional, dejándonos un extraordinario legado de valor, entrega y desprendimiento por su propia vida, dadas las dificultades de la geografía y la tecnología aérea de la época.

Al respecto, entre 1927 y 1928, la Institución tendrá el alto honor y la fuerte responsabilidad de llevar adelante la conquista aérea de la selva con la creación de la "Línea Aérea Nacional del Oriente" a cargo del Servicio de Hidroaviación de la Marina, dependencia que formó a los pioneros de la Aviación Militar en el Perú, organizándola, implantándola y dirigiéndola eficientemente en su funcionamiento, logrando unir diversas localidades de la Amazonía, dándose así un paso transcendental en el desarrollo del país, al ser la primera aerolínea regular en la historia de la Aviación peruana.

El Servicio de Hidroaviación de la Marina en 1926

Al mando del Servicio de Hidroaviación de la Marina en esa época, está el Capitán de Fragata Harold Bartley Grow, recordado Jefe de la Misión Naval Americana, quien llegó al Perú en 1924 para potenciar esta Arma y es conocido por sus cualidades de gran organizador y administrador. Tiene una amistad cercana con el Presidente Augusto B. Leguía, a quien invita a todo acto importante en la Base de Ancón. Con motivo de la inauguración de nuevas construcciones en 1925, satisfecho por sus continuos progresos, el presidente mencionaría en discurso: *"Esta escuela tiene, pues, todos los caracteres de los institutos armados que defienden la integridad de la patria. Mi gobierno, que para fundarla no ha omitido ningún esfuerzo, seguirá prestándole su ayuda hasta que logre la plenitud de su desarrollo"*, haciendo alusión a su creación en 1920.



Servicio de Hidroaviación de la Marina. Balneario de Ancón.

El transporte de correo y pasajeros entre la costa y la región oriental

La comunicación entre la costa y la zona oriental en los años veinte es una cadena no interrumpida de privaciones e incomodidades. Se inicia partiendo de Lima por tren, se llega el mismo día a la Oroya, y en automóvil hasta Tarma, pernoctando allí hasta la mañana siguiente que, en automóvil, se da el traslado hasta la Merced en cinco horas de viaje. Así mismo, desde la Merced se va en automóvil hasta el puente sobre el río Perené, en donde se toman los mulos, para hacer un camino duro y pesadísimo durante cinco a seis días por desfiladeros y con las molestias consiguientes a todo viaje por regiones deshabitadas y careciendo incluso del mínimo confort. Después de dormir en tambos infectos, sometidos a las torturas de una cama inverosímil de mala calidad, con pésimo alimento, y después de hacer jornadas de 10 horas, por decir lo menos, se arriba muertos de necesidad y de hambre a la primera parte

del viaje, dejando los mulos en Puerto Yessup para tomar una canoa con una relativa seguridad, en la que se viaja cuatro largas horas en la inmovilidad más absoluta, hasta llegar a Puerto Bermúdez. Esta es otra odisea del pobre viajante. Se baja en esa canoa durante seis a ocho días, hasta tomar una embarcación a vapor en la desembocadura del río Pachitea. Ya una vez en el río Ucayali, por bajo que esté, se arriba en cuatro días a la capital del departamento de Loreto.

Abriendo una ruta aérea sobre los Andes



Comandante USN Harold B. Grow.

Durante mucho tiempo el país viene sintiendo la necesidad de resolver su lenta comunicación entre la costa y las apartadas regiones de nuestro oriente. La Aviación será la llamada a resolver este problema, puesto que las construcciones ferroviarias son de costo muy elevado y casi de un valor privativo para países como el Perú. El *raid* por llevarse a cabo tendrá que ser alentado con todo el entusiasmo con que la Marina de Guerra del Perú alienta estas obras de bien y de renombre, que dan lustre y prestigio a la Institución Armada. En octubre de 1926, el Comandante Grow, acompañado por el Teniente Segundo Leonardo Alvariño Herr, intrépido piloto tarmeño, parte a Iquitos en expedición terrestre y fluvial, para explorar la región entre San Ramón, al este de los Andes, e Iquitos, empleando tres semanas, con escalas en Puerto Victoria, Masisea, Contamana y Requena. Dicha expedición será definida como *"tediosa y primitiva"* por el Comandante Grow, primerizo en esas regiones.

A su retorno a Lima en el mes de enero, y con un estudio específico de la región y de las necesidades que implican el establecimiento de bases y subbases a lo largo de la ruta, recomiendan que dos aviones a ruedas y cuatro hidroaviones capaces de cambiar de versión, fueran utilizados en el servicio. Las máquinas elegidas son biplanos metálicos Keystone K-55, diseñados para llevar dos pasajeros y 400 libras de equipaje o correo (90 kg), ordenados a la Keystone Aircraft Corporation, en Bristol, Pensilvania, Estados Unidos. Son impulsados por motores Wright Whirlwind J-5 de 200 HP, que vuelan en pequeños servicios comerciales aéreos de los Estados Unidos y harán famoso

en mayo de ese año al aviador estadounidense Charles Lindbergh, por cruzar el Atlántico en un vuelo sin escalas de Nueva York a París. Cuentan con supercargadores para los vuelos a altitudes extremas en atmósfera enrarecida, siendo ello un gran adelanto en dicha época.

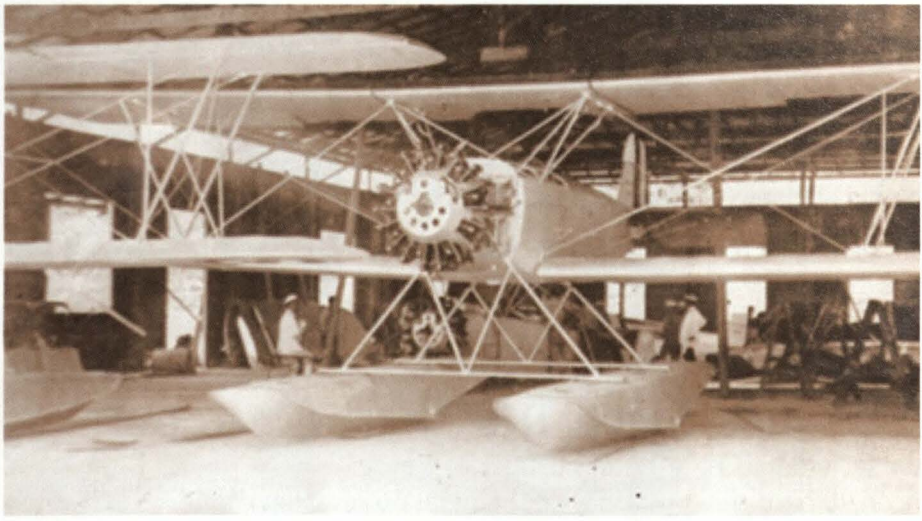


Teniente Segundo Leonardo Alvariño Herr.

Los aviones llegan a Lima en el verano de 1927 y los hidroaviones son enviados directamente por vapor a Iquitos. En tanto, la Base Naval del río Itaya ya está siendo acondicionada por el Teniente Primero Gustavo Cornejo Portugal como destino final de la ruta desde Masisea, donde establecieron su base en el río Ucayali. Desde Ancón, su base en la costa, hay dos maneras de llevar los aviones a San Ramón: desarmados y embarcados por tierra o en vuelo sobre picos de 19.000 pies. Se decide por lo segundo. Es así que en los primeros días de octubre, Grow y Alvariño Herr decolan las máquinas 1-R-5 y 1-R-6, ascienden e intentan pasar por Ticlio, pero una gran tormenta, propia de la estación, se los impide y son forzados a retornar.

Días después, otro intento termina con los mismos resultados. En la tercera partida se ven obligados a retornar, pero esta vez la neblina cubre toda la costa, perdiéndose orientación hacia su base. Alvariño decide aterrizar a la primera oportunidad; escoge un pequeño campo de cultivo y cae en una zona rocosa, girando sobre terreno agreste. Grow, por su parte, pone rumbo hacia el mar en su compás, estima estar sobre Ancón, y desciende a 7.000 a través de las nubes. Dándose cuenta de que su altitud inicial había sido de 7.015 pies, nivelando muy cerca al mar, pone rumbo al Callao y aterriza en Ancón. Al poco tiempo Alvariño retorna también; está en buen estado.

El 27 de octubre de 1927 a las 10 de la mañana, lo intentan otra vez. La niebla y nubes predominan sobre el campo y a lo largo del valle; esto los fuerza a ascender en espiral a 17.000 pies hasta perderse de la ansiosa mirada de sus compañeros. Alcanzan a ver las cumbres nevadas en frente a 60 millas y se dirigen hacia allí con un cielo calimoso que oculta sus referencias en tierra. A 21.000 pies logran flanquear el macizo de la Cordillera de los Andes sobre Ticlio, separándose por un momento. Es el primer vuelo de ruta de Alvariño. Grow se preocupa, y en un esfuerzo por encontrarlo, inicia una búsqueda ascendiendo y descendiendo 2.000 pies entre los picos, por intervalos, para no perder la



Ensamblaje de Hidroaviones Keystone Base Fluvial e Hidroaviación del Rio Itaya - Iquitos.

conciencia en la atmósfera enrarecida. El terreno es nuevo para él. Se desubica, pero alcanza a ver una ciudad, y ya con poco combustible desciende y aterriza en un claro que luego identifica como Huancayo. Es la 1 y 15 de la tarde; sus manos y pies están escarchados por el frío extremo sobre la cordillera; está a 11.000 pies sobre el nivel del mar, mientras que Lima está a solo 113. Consigue combustible y despega; evita la nieve y la lluvia pasando entre los cerros, ascendiendo a 19.000 pies, y pone rumbo a San Ramón, sin visibilidad sobre el terreno. Calcula y desciende a 7.000 pies entre nubes, y siendo las 1615 está sobre el campo, calmando la ansiedad por su suerte. Alvariño había arribado a las 1220 en rumbo directo al noreste desde Ancón, que le tomó 2 horas con 40 minutos y 200 millas de distancia. Por esta proeza recibirá la "Cruz Peruana de Aviación", máxima distinción para los aviadores de la época.

A partir de noviembre, logran un paso más hacia la conquista de la selva: vuelan sobre puntos importantes de la zona y ganan valiosa información que servirá para el tramo San Ramón a Masisea, pequeña ciudad en la jungla elegida para su base de hidroaviones en el río Ucayali. Otros vuelos de exploración fueron efectuados para el resto de la ruta con hidroaviones al norte de Masisea, donde siguen el curso del solitario río Ucayali, que es un continuo y alargado campo de acuatizaje con estirones estrechos que se abren paso entre la maleza de la implacable selva. Diría el Comandante Grow: *"Los nativos de nuestra selva invocarían a lo más sagrado de sus deidades pensando que el fin del mundo había llegado cuando miraban los aviones en el cielo".*

En cuanto al otro tramo, Masisea-Iquitos, servido por hidroaviones, los vuelos de prueba se iniciaron los primeros días de enero de 1928. El primer vuelo oficial de la línea fue el 7 de enero de 1928. El Comandante Grow y el Teniente Primero Cornejo volaron dos hidroaviones de Iquitos a Masisea, llevando dos pasajeros, con escalas en Orellana y Contamana, para repostar combustible. Al mismo tiempo, volaba el Teniente Alvariño de San Ramón a Masisea con un pasajero, intercambiando la correspondencia de sus aviones.

Así quedó establecida esta línea. En lo sucesivo, solo el mal tiempo los detuvo. Los aviadores navales supieron sacar adelante las dificultades en forma abnegada y silenciosa. El oriente peruano debe siempre recordar a aquellos paladines del progreso que junto con los nombres de Carleton, Griva, Lecca y Barreda, fueron el equipo de "Pioneros" de estas rutas. En este avatar por conquistar día a día la selva, tiempo después el Teniente Primero José Estremadoyro realizó vuelos de exploración sobre Puerto Maldonado, Moyobamba, Puerto Esperanza y Manaos, constituyéndose en el primer piloto que llegó por el aire a estos lejanos y aislados lugares.

A la creación del Cuerpo Aeronáutico del Perú en 1929, institución que unificara los servicios aéreos de la Marina y el Ejército en el País, la Línea Aérea del Oriente se expandió y consolidó estableciendo un itinerario regular en la zona bajo la dirección del Ministerio de Marina y Aviación y en el conflicto con Colombia de 1933, la Base Naval del Río Itaya fue el centro de operaciones del teatro Nor-Oriente y la Base de San Ramón punto de acceso obligado desde la costa para el apoyo a las operaciones, es en esta etapa cuando Alvariño con



Nativos en los hangares, San Ramón.



Comandante Grow.

el Grado de Capitán de Aviación encontrara la muerte trasladando desde San Ramón a Iquitos una escuadrilla de aviones de caza.

En la siguientes décadas, la actividad aérea en la zona se mantuvo siguiendo la estela dejada por nuestros pilotos navales y hoy en día el Grupo Aéreo 42 de la Fuerza Aérea heredero de esta Línea Aérea, continúa uniendo los pueblos de la región y efectuando operaciones contra los ilícitos de la región en sinergia con la institución, son los aviones Twin Otter en versión ruedas e hidroavión quienes surcan los cielos del oriente tal como lo hicieron despues de la keystone los recordados aviones Hamilton, Stearman, Travel Air, Catalina, Grumman, DC-3, Beaver, orgullos de nuestra aviación.

Bibliografía

1. Jara Loret de Mola, Carlos de la. Historia Aeronáutica del Perú, Tomo II edición 1973.
2. Grow, Harold Bartley. Revista Aerodigest, "Blazing an aerial trail over the Andes, marzo 1929 84-216.
3. Revista Aeronáutica y astronáutica, "Síntesis algunos documentos sobre la Fuerza Aérea del Perú" octubre 1992 799- 802.
4. Revista de Marina. "Implantación del Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto, Tudela y Lavalle, Hernando Setiembre-Octubre 1926.
5. Museo Nacional del Aire y del Espacio, Washington. EEUU, archivos.
6. Museo Nacional de Aviación Naval, Pensacola, EEUU, archivos.
7. Alvariño y Llaveria, Leonardo, Entrevista.
8. Maguina Alvaro, archivos.
9. Álbum Personal CdN. Harold B. Grow.





Responsabilidad social, tarea de todos



Teniente Primero
CLAUDIA ROJAS ACAT

> *"Es por eso que se crearon y se siguen creando leyes o normas que modifiquen el comportamiento un tanto egoísta de algunas empresas, con el objetivo de lograr una mejora continua en el desarrollo integral en las comunidades en las que operan alrededor del mundo."*

Hasta hace unas décadas, la mayoría de las empresas a nivel mundial se regía bajo la perspectiva de lucrar, creando únicamente bienes y servicios a la sociedad, de la manera que fuese, pero sin tomar en cuenta el daño ambiental, social o económico que podían ocasionar en el mundo. Es por eso que se crearon y se siguen creando leyes o normas que modifiquen el comportamiento un tanto egoísta de algunas empresas, con el objetivo de lograr una mejora continua en el desarrollo integral en las comunidades en las que operan alrededor del mundo.

Sin embargo, este avance sigue siendo pausado y sosegado, debido a que nuestra propia cultura no le permite avanzar a pasos agigantados; es decir, las personas que dirigen las empresas son personas que hasta hace poco tiempo no sabían el significado de responsabilidad social, ya que estaban acostumbradas a ver la inversión social como un "gasto extra" y no como una transformación positiva de la sociedad, aplicando esta teoría a toda la organización, mentalizando a sus mismos trabajadores en no gastar de más.



Pero, ¿qué sucedería si este cambio de responsabilidad social no solo se aplicara a las empresas, sino también a las universidades,

institutos, Fuerzas Armadas y colegios? Lo que se podría lograr sería un cambio radical en el pensamiento de muchas personas de distintas edades y diferentes culturas. Un llamado a la reflexión a aquellas personas que serán el futuro del país y los siguientes líderes en la Era de la Información.

Un rumbo a seguir: Muhammad Yunus

El ganador del Premio Nobel de la Paz en el 2006, Muhammad Yunus, creó un banco para las personas pobres, hecho que nunca fue considerado por los grandes bancos del mundo. Él tenía un pensamiento muy claro e innovador. Decía que los bancos convencionales se dedicaban a otorgar préstamos a los hombres más ricos, lo cual traía como consecuencia que los ricos se hiciesen más ricos y los pobres, más pobres. A diferencia de ello, el Grameen Bank, el banco de Yunus, se centraba en prestar dinero a las mujeres pobres e incluso mendigos en Bangladesh; asimismo, ayudó a crear una serie de alianzas con diferentes empresas del mundo, con el fin de dar salud y bienestar a las personas que más lo necesitasen, tales como zapatillas de la marca Adidas a un costo de 1.30 dólares; yogures a bajo precio, enriquecidos con los nutrientes necesarios para combatir la malnutrición infantil; abastecimiento de agua potable con Veolia Water en Bangladesh (ya que sus aguas subterráneas estaban contaminadas con arsénico). El Grameen Bank ha demostrado que prestar dinero a los pobres no solo es posible, sino lucrativo, al punto que en la actualidad presta más de mil millones de euros al año.

Cabe preguntarse, ¿qué sucedería si existiesen más personas como Muhammad Yunus, llamado "el banquero de los pobres", en el mundo y en nuestro país? Emprendedores como él, sin ser expertos en la materia, decidieron crear negocios sociales; es decir, que no solo se dediquen a lucrar, sino que aporten mucho a la sociedad, de una manera poco convencional pero eficaz, con un especial énfasis en la creación de nuevos puestos



Responsabilidad social en todos los ámbitos y condiciones.



Ayuda social a la infancia peruana.

de trabajo y reduciendo la pobreza. Para eso, todos los grupos de interés, o *stakeholders,* involucrados en el proceso de cambio, deben estar conscientes de la magnitud de dicho cambio. La comunicación y proactividad son claves para un cambio sostenible. Las unidades involucradas, como el Gobierno, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social, el Ministerio de Trabajo, las Fuerzas Armadas, así como las universidades y colegios, deben estar comprometidos con el gran cambio, para que de esta manera se ponga fin al problema social.

Para el profesor Yunus, los objetivos al enfrentar la problemática social era tres. Primero, favorecer el desarrollo económico y humano colectivo desfavorecido, generando oportunidades de empleo. El segundo fin era mejorar la autoestima y posibilitar la integración psicológica y cultural en la sociedad a los colectivos que sufren algún tipo de exclusión; y el tercero, mejorar las condiciones de vida, paliando las carencias de bienes básicos, tales como agua, salud, electricidad, etc.

Para poder empezar a dar estos primeros pasos, las universidades, Fuerzas Armadas, colegios e institutos deberían modificar el contenido curricular de sus programas académicos, con el fin de incluir los cursos de Responsabilidad Social, Ética, Innovación e Investigación y Desarrollo como asignaturas perennes en la malla académica. De esta manera, se concientizará desde los más pequeños hasta las personas adultas a un cambio en sus formas de pensar, con el objetivo de que se pregunten constantemente en qué clase de empresas desearían trabajar cuando egresen o qué clase de negocios y con qué clase de personas preferirían hacerlo.

En los ministerios se debería crear un nuevo lenguaje para ser hablado, en el cual incluyan constantemente los conceptos de responsabilidad social y ayuda al más necesitado; preguntándose constantemente a sí mismos cómo pueden erradicar el individualismo y el egoísmo en la mente de las personas, siendo reemplazados por la sinergia colectiva en todos los actos que se realicen. Pero, ¿cómo lograrlo? ¿Qué comportamientos y actitudes incentivarán a las personas a que crean en los negocios sociales, como pieza fundamental de un futuro mejor? Se requiere educar a la sociedad en todos sus niveles, debido a que nuestra misma cultura nos indica erradamente que debemos preocuparnos primero en nuestro bienestar, en conseguir bienes materiales, para luego tener la tan esperada felicidad y satisfacción personal.



El Perú, si bien ha mejorado sus índices económicos, sigue siendo un país con un gran número de personas pobres, e incluso de pobreza extrema. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el 2012, los departamentos con los niveles más altos de pobreza fueron Apurímac, Cajamarca, Ayacucho y Huancavelica; también se indica que 69 mil personas dejaron de ser pobres extremos. Esta cifra es alentadora para algunos; sin embargo, si se pone en práctica innovaciones como las de Yunus, es decir, que la sociedad les dé una oportunidad a los pobres, la pobreza extrema se eliminaría de raíz. Lamentablemente, aquella resistencia al cambio y a lo desconocido está muy arraigada en la sociedad.

En realidad, son pocas las personas o instituciones que desean aportar y contribuir de manera directa o indirecta al desarrollo sostenible de la sociedad, cosa que sí lo hace, por ejemplo, nuestra Marina de Guerra, la cual, la cual, aun sin generar utilidades, se preocupa constantemente de asistir a las personas con menos recursos, mediante donaciones hechas por sus mismos miembros. Por lo tanto, para el caso de las empresas (que sí generan utilidades) no solo se pide que donen productos o realicen acciones de caridad, sino también acciones a largo plazo, enfocadas al desarrollo de las personas más pobres que deseen superarse con la ayuda de los demás.

Empresas que practican la responsabilidad social

Una fundación que realiza programas de inversiones en educación en el Perú, es la corporación Romero, que promueve la capacitación en el uso de *software* educativo a docentes de primaria y secundaria en 12 regiones. Según el diario Gestión (2013), la fundación Romero piensa que a medida que existan más personas liderando las empresas, se generarán más alternativas de empleo y, por tanto, mayor desarrollo para miles de familias que aún no pueden salir de la pobreza.

Otra empresa que ayuda al desarrollo de la sociedad es la empresa Alicorp, que impulsa el programa "La radio saludable" y que difunde mensajes educativos sobre nutrición y desarrollo infantil en la población rural. Por su parte, Edelnor impulsa el programa "Salud para todos" y ofrece charlas preventivas y atención de 20 especialidades médicas a más de 12.000 personas que no tienen acceso a este servicio. Esta empresa aprovecha la economía de escala para brindar ese servicio a una mayor cantidad de personas a un menor costo.

Es fundamental conocer las necesidades de las personas, sus realidades y sus capacidades, para poder dar una respuesta adecuada a los problemas de una sociedad. Y son acciones como las de estas empresas las que debemos tratar de imitar, ya que no solo logran percibir utilidades, sino también mejorar la calidad de vida de las personas, instruyéndolas y capacitándolas con el fin de aumentar su bienestar.



Existen muchas formas de contribuir con la sociedad, ya sea que se trate de una sola persona o un grupo de personas. Todo es bienvenido. Si tan solo todos nos pusiésemos como meta aportar o donar algo, ya sea productos comestibles, medicinas, ropa, dinero, o incluso cabello para las personas que padecen de cáncer, el mundo sería un lugar mejor. Ya queda en nosotros "tomar acción" en algo que está a nuestro alcance y que nos dará una inmensa satisfacción.

Referencias

1. Diario Gestión (2013). Recuperado de http://gestion.pe/empresas/empresas-peruanas-apuestan-inversion-social-nutricion-educacion-y-salud-2069047
2. Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2012). Recuperado de http://www.inei.gob.pe/web/NotaPrensa/Attach/16388.pdf
3. Marin, Ainhoa. Del Marketing con causa a la responsabilidad social de la empresa. http://www.aedemo.es/aedemo3/socios/revista85/AD-85-09.pdf
4. Revista de Antiguos Alumnos IESE. (2010). "Hacer negocios cambiando el mundo". IESE Insight N°6 (p. 76).
5. Revista española del Tercer sector. "La empresa social: revisión de conceptos y modelo para el análisis organizativo". Recuperado de http://oa.upm.es/12404/1/INVE_MEM_2011_113263.pdf

El Líder y la Inteligencia Social



Capitán de Fragata
LUIS JESÚS TORRES MONTOYA



Desde que se definió la inteligencia social como "la habilidad para comprender a otros y comportarse con sensatez y relación a aquellos" (Torndike, 1929)

Claro ha quedado ya que no podemos hablar de si una persona es inteligente o no midiendo solamente su coeficiente intelectual; ya en la década de 1980 Howard Gardner nos había hecho conocer otra serie de habilidades que se encontraban mayor o menormente desarrolladas en el cerebro del hombre y que daban la posibilidad de llamar a las personas inteligentes por esas habilidades que, en gran parte, aquellas que tenían un alto coeficiente intelectual no poseían. Yo recuerdo mucho la conversación que tenía una amiga de mi madre respecto a su hijo, un hombre muy capaz y que de acuerdo con sus pruebas tenía un alto coeficiente intelectual; sin embargo, no podía ingresar a la universidad. Las excusas eran muchas: que el examen lo hicieron para otro tipo de gente, que se puso muy nervioso, que el director no lo quiere... pero nunca se les ocurrió que por más que su coeficiente intelectual era alto, la Medicina no estaba hecha para él; de lo contrario, no tendría el éxito que tiene hoy importando contenedores de juguetes en épocas de Navidad. Se puede observar que aparte de la neurosis de la madre del personaje descrito, se daba algo más que se ve a menudo, y es la obsesión de los padres d que sus hijos sean lo que "ellos" han planeado; algo así como cuando las familias terratenientes europeas decidían el matrimonio de sus hijos, con la finalidad de asegurar la propiedad. En ambas situaciones, los padres no eran



Liberando equipos de trabajo y asegurando el éxito en la gestión.

empáticos con los sentimientos humanos de sus hijos, no dejaban que el *camino bajo*[1] del cerebro pudiera decidir las cosas que necesitaba y sacase al aire tanto la creatividad y habilidad para hacer negocios, como la pasión de dos personas que realmente se enamoran. Esta empatía que debían sentir los padres con sus hijos es la primera traba para que estos luego sean empáticos con el resto de la sociedad y puedan desarrollar a tope su inteligencia social. Lo bueno es que a diferencia de las demás inteligencias (Gardner, 1983), o la inteligencia cognitiva del CI, la inteligencia social se puede desarrollar y mejorar.

Otro claro ejemplo del mal uso de la inteligencia social es el que nos presenta el profesor Christian León en su artículo "Incoherencia de la Cultura Empresarial", publicado en el diario limeño Gestión el 17 de abril del 2012; en este artículo nos cuenta cómo algunos directivos no son coherentes con las políticas organizacionales que ellos mismos imponen, y nos da ejemplos, desde la impuntualidad para iniciar o acabar las reuniones hasta el hecho de citarlas en vano, dado que siguen contestando el celular o el chat, o simplemente regocijándose mientras repiten y repiten la página de Facebook que muestra el tiempo que lograron en la última carrera del fin de semana. Es decir, no son y, al parecer, no les interesa ser empáticos. Existen dos vías: "la de iniciar y fortalecer una cultura empresarial a través de la conducta de sus directivos, o por

la presión que hacen los mandos medios, administrativos y operativos hacia algunas gerencias funcionales para seguir determinados parámetros conductuales" (León: "Incoherencia de la Cultura Empresarial", 2012). En ambas situaciones, se requiere de empatía, de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba. Piense solo un minuto cómo se sentiría si le estuviera hablando a su jefe y este siguiera viendo su laptop, o cómo se sentirá su jefe cuando nota que sus políticas quedan relegadas ante la presión del estilo de sus mandos medios.

Pero me imagino que debe estar preguntándose por qué menciono tantas veces el uso de la empatía y por qué trato de resumir en esta sencilla palabra todo el contexto de "Inteligencia Social". Desde que se definió la inteligencia social como "la habilidad para comprender a otros y comportarse con sensatez y relación a aquellos" (Torndike, 1929), ya se estaba dando a entender que la inteligencia social es la identificación mental y afectiva de un sujeto con el estado de ánimo de otro (definición que corresponde a empatía según el Diccionario de la Real Academia Española); entonces podríamos deducir que *la inteligencia social es empatía,* y que practicarla corresponde a la capacidad de ponerse en el lugar del otro, para que la comunicación no necesite una retroalimentación, sino que lo que plantee en forma de diálogo sea "escuchado" con las palabras correctas y que el resultado de las órdenes sea a más no poder la autorrealización de la persona a quien se las impartimos. Entonces ronda por mi mente la siguiente pregunta: ¿Quién debe ser empático: el líder o el subordinado? Y la respuesta, luego de todo un curso referente al tema es una sola: es el líder quien debe ser empático; no puede este permitirse tener un *locus de control interno*[2], por no decir inmadurez, para pedir que sus subordinados lo entiendan y acepten cuando esté molesto, cuando haya peleado con su mujer o cuando tenga simplemente que soportar la llamada de atención de otro superior. El líder se ha convertido en este momento en el artista que sabe que el show debe continuar y mantener la calma, la serenidad y la empatía con todo su personal. Así mismo:

"[...] deberá buscar un equilibrio personal y colectivo, puesto que ello contribuirá de manera notoria a incrementar las aptitudes de cada uno de sus subordinados, desarrollándose en cada trabajador tanto la parte personal como la profesional, ya que percibirá una autorrealización y, al obtenerla, repercutirá directamente en el desarrollo organizacional de la empresa". (León: "¿Trabajando bajo presión o formando neuróticos?", 2012)

Pero la empatía no lo es todo. Goleman (2006) nos dice que la inteligencia social tiene muchos ingredientes que se pueden organizar en dos amplias



Conociendo la parte espiritual de nuestros líderes.

categorías: la conciencia social, es decir, lo que percibimos unos de otros, y la facilidad social, que no es otra cosa que lo que hacemos con lo primero que hemos percibido. Y cuando el autor nos habla de los ingredientes que conforman los grupos mencionados, ubica la empatía solamente dentro del primero, agregándole el conocimiento social, que es ubicarnos no solamente sintiendo, escuchando y comprendiendo los pensamientos de otro, sino además conociendo cómo funciona su mundo social. La facilidad social se convertirá en la parte donde el líder sacará a relucir sus mejores dotes y su parte más sensible, porque deberá sincronizarse para actuar a un nivel no verbal, departir el resultado de su análisis, para lograr influenciar al subordinado, y finalmente lograr que las necesidades del otro se conviertan en su propia preocupación. Por lo tanto, un líder debe lograr dominar tanto la conciencia social como la facilidad social; debe lograr dominar su camino bajo y su camino alto, para de esta manera poder controlar cualquier relación y lograr el resultado esperado.

Evaluar la inteligencia social no ha sido fácil, y si no sabemos cuál es la evaluación entonces será difícil mejorarla. Los intentos por estudiar los

diversos componentes de la inteligencia social se han visto frustrados por las dificultades en diseñar los instrumentos; sobre todo porque existe un solapamiento entre la parte cognitiva de la inteligencia social y la misma inteligencia social en sí (Contini, 2004). Pero podemos iniciar entrenándonos en el reconocimiento de las expresiones para saber cómo se encuentra una persona. Ekman (2003) señaló que las microexpresiones son señales emocionales que atraviesan el rostro de una persona en menos de un tercio de segundo. Al ser estas espontáneas, nosotros debemos prepararnos para poder captarlas; de esta manera sabremos muy bien cuál es la situación real de la persona. El método para detectar las microexpresiones, creado por Ekman en un *software* para computadoras, dura menos de una hora (Goleman, 2006), y va a trabajar sobre la mejora de la empatía primaria, pero para entrenar las demás herramientas de la inteligencia social, y sobre todo para saber cómo hacer algo con la información, se requiere de otras variantes personales de entrenamiento. Aquí es donde lo principal es conocerse uno mismo. El líder debe conocer y aceptar el resultado de sus propias evaluaciones y no buscar ningún tipo de excusa. Existen herramientas que han preparado diversos autores y que van a ayudar a revelarle a un líder quién es él. Quiero insistir en la palabra aceptar, porque uno de los principales problemas se da cuando el líder no se acepta como es, y desde luego desecha la oportunidad de ser más empático y de triunfar, junto con sus trabajadores. Aprender a escuchar va por el hecho de mantenerse concentrado, y de esa forma se podrá captar lo que hace el interlocutor. La mejor manera de escuchar es sin interrupciones, ni siquiera las de su propia boca con la mejor pregunta que se le pudiera haber ocurrido. Una vez con toda la información, el líder tiene que haber descifrado los deseos de su subordinado, a quien le ha consentido la palabra y llega el momento de pensar y lograr con su respuesta no lo que el interlocutor quiera escuchar, sino aquello que sea irresistible y comulgue con lo que el subordinado desee para sí mismo. Entonces se habrá logrado ser inteligente, socialmente hablando.

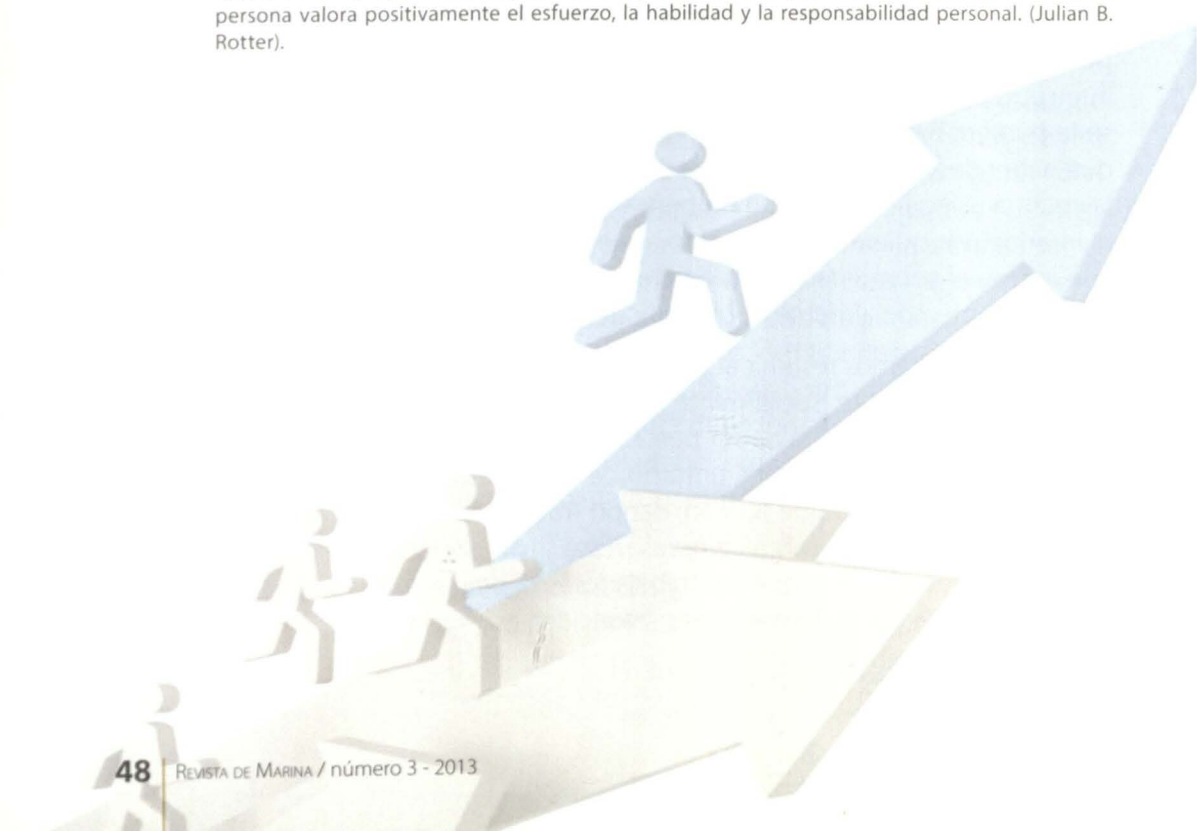
Finalmente podremos resumir el presente trabajo diciendo que un líder debe buscar ser inteligente socialmente, autoanalizándose para conocerse a sí mismo, entrenándose para poder percibir el estado real de sus colaboradores, así como ponerse en el lugar y entorno de ellos, para poder ayudarlos a salir de cualquier problema que tengan, dando frutos no solo en la vida personal del trabajador sino en la misma empresa. Esto sin importar si está pasando por un buen momento, dado que sus trabajadores deberían ser empáticos con él; pero si no lo son, lamentablemente para el líder, eso no importa.

Bibliografía

1. Contini, N. (2004). La Inteligencia emocional, social y el conocimiento tácito. Su Valor en la Vida Cotidiana. Psicodebate 5. Psicología, Cultura y Sociedad, pp. 63 - 80.
2. Ekman, P. (2003). Emotions Revealed: Recognizing Faces and Feelings to Improve Communication and Emotional Life. Toronto: Times Books.
3. Gardner, H. (1983). Estructuras de la mente. La teoría de las inteligencias múltiples. México D.F.: Fondo de Cultura Económica Mexicana.
4. Goleman, D. (2006). Inteligencia Social. México D.F.: Editorial Planeta Mexicana, S.A. de C.V.
5. León, C. (1 de junio de 2012). ¿Trabajando bajo presión o formando neuróticos? Gestión, pág. 6.
6. León, C. (17 de abril de 2012). Incoherencia de la Cultura Empresarial. Gestión, pág. 8.
7. Torndike, E. (1929). Intelligence and its use. Harper´s Magazine 140, pp. 227-235.

Referencias

1. "El camino bajo es un sistema de circuitos que funcionan por debajo de nuestra conciencia, automáticamente, sin esfuerzos y a una gran velocidad [...]. Está gobernado por la amígdala del cerebro, la misma que no tiene acceso directo a los centros del habla" (Goleman, 2000; p. 27).
2. Locus de control interno: percepción del sujeto de que los eventos ocurren principalmente como efecto de sus propias acciones; es decir, la percepción de que él mismo controla su vida. Tal persona valora positivamente el esfuerzo, la habilidad y la responsabilidad personal. (Julian B. Rotter).



Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú



Capitán de Fragata
JORGE ORTIZ SOTELO

Para abordar el tema de la evolución del pensamiento estratégico marítimo y la forma como dicha evolución ha influido en nuestra Armada, en un marco lógico, quizá debamos hacer primero algunas precisiones respecto a qué entendemos por estrategia.

La pregunta podría parecer innecesaria, pero creemos indispensable plantearla por cuanto el concepto se ha generalizado y se aplica hoy en casi todas las áreas del quehacer humano. Cuando este tipo de cosas suceden, lo conveniente es retornar a la idea primigenia, a la que le dio origen y constituye su verdadera esencia, aquella con la que el Diccionario de Lengua Española de la Real Academia define la palabra "estrategia" en su primera acepción: "arte de dirigir las operaciones militares".

No pretendo insistir en el origen del concepto, aquel que nos remonta a los jefes militares que cada una de las diez tribus atenienses elegían anualmente, sino en su intrínseca vinculación con la guerra.

Esto lleva a una precisión indispensable, pues quienes profesan la carrera de las armas también deben aplicar la segunda acepción que del término estrategia recoge el referido diccionario; vale decir, "arte, traza para dirigir un asunto". Sin embargo, hay que tener presente que esta acepción no es privativa de la profesión militar, como sí lo es la primera. En consecuencia, la materia que le

compete estudiar en profundidad al profesional militar es la referida a la guerra, lo que obviamente no implica dejar de lado aquella otra estrategia referida al "arte, traza para dirigir" los temas del desarrollo y la gestión institucional.

Como todo en la vida es cuestión de balance, este compromiso entre ambos conceptos de estrategia también debe ser balanceado adecuadamente. Sin embargo, esto no siempre ha sido así, y hubo épocas, en ocasiones prolongadas, en que los temas de gestión se impusieron sobre los temas que constituyen la esencia misma de la profesión de las armas: la guerra.

Hecha esta necesaria precisión, entremos en materia.

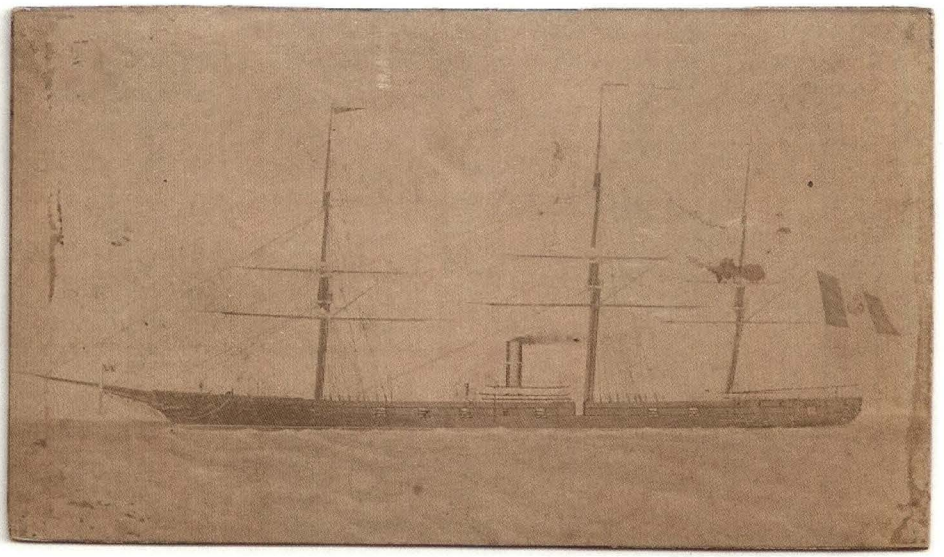
Como acostumbro pedir a mis alumnos, lo primero que hay que hacer con un tema es pelear un poco con él para de esa manera definir los conceptos que encierra. Es así que, para tratar sobre la evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Armada peruana, podemos plantearnos varias preguntas, tales como: ¿Qué es estrategia marítima?, ¿qué es pensamiento estratégico?, ¿cómo se ha abordado el tema en otros países?, y finalmente, ¿cómo se ha enfocado la estrategia en el tema en el caso que nos interesa?

Abordemos la primera de estas preguntas.

¿Qué es estrategia marítima?

Parafraseando al General André Beaufré, la guerra es una lucha de voluntades, cuya finalidad última se ubica en el plano político. Constituye un acto de creatividad del genio humano que emplea la ciencia y la tecnología disponible para alcanzar sus fines. El curso y el resultado de cada guerra son determinados por la interacción de una gran cantidad de factores que no siempre pueden ser identificados, definidos o cuantificados con precisión. El peso de factores como la moral nacional, el resultado de una batalla específica, el ingreso de nuevos contendientes, o la conducta de los líderes políticos y militares, no puede ser determinado con exactitud. Más que ninguna otra actividad humana, la guerra está dominada por la incertidumbre, la fricción y el azar.

En ese contexto, la fuerza es empleada como un factor esencial, pero no único, para el logro del objetivo político u objeto de la guerra, y su aplicación es la que demanda de la estrategia a la que nos referimos. A través de ella se definen los objetivos estratégicos militares y se conciben las operaciones requeridas para



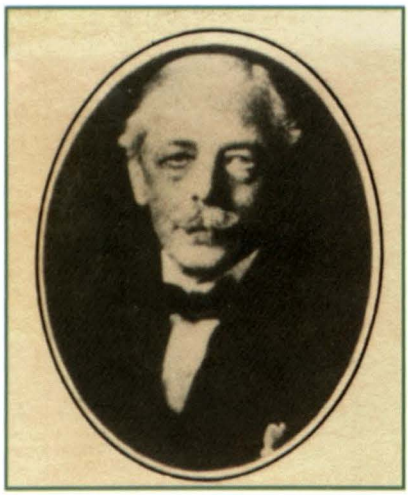
Corbeta Unión. Su expedición a Magallanes, en 1879, generó un gran apremio las fuerzas chilenas, obligándolas a dispersarse (foto cortesía del capitán de corbeta (r) Jorge Gamero Cunningham).

su logro. Cada uno de estos grandes esfuerzos militares sustantivos configura a su vez un teatro de operaciones.

Salvo casos excepcionales, como las guerras anglo-holandesas del siglo XVII, dichos objetivos estratégicos se ubican en tierra e implican el empleo de fuerzas terrestres para su última definición. En tal sentido, en el contexto general de la guerra, tanto el esfuerzo naval como el aéreo resultan usualmente suplementarios al esfuerzo terrestre. Esto presupone que el esfuerzo estratégico sea concebido de manera integral y llevado a cabo conjuntamente.

No obstante lo señalado, las operaciones navales, tal como ocurre con las aéreas, tienen características peculiares, y es por ello que requieren de un manejo estratégico específico dentro del esfuerzo general. Ese es el campo de la estrategia naval, aquel en el que se conciben operaciones para el más adecuado empleo de los medios disponibles, de manera que se puedan alcanzar los objetivos que contribuyan al esfuerzo militar.

La clave en toda concepción estratégica es la imaginación, pero no una imaginación cualquiera, sino una que haya sido cultivada sobre la base de experiencias propias y ajenas, a fin de tener un mayor número de opciones para emplear los medios disponibles. Esto no siempre está presente en los mandos operacionales, pues muchas veces la doctrina impone formas de acción que resultan limitantes. Ese fue el viejo dilema de la Marina Real británica con sus



Sir Julian Corbett propone que la finalidad de una fuerza naval no es la destrucción de la fuerza contraria sino el control de las líneas de comunicaciones.

instrucciones de batalla, que encorsetaron la iniciativa de sus Almirantes durante más de un siglo, hasta que el genio de Nelson, expresado en su memorándum de 1805, marcó el inicio de su declive (Corbett, 1904-1905).

La guerra en el mar, como se practicó desde etapas muy tempranas, consistió, pues, en un conjunto de acciones referidas a su control y uso como parte del esfuerzo general de la guerra. Esto define dos campos de acción estratégicos, el primero orientado a obtener o negar el control del mar; y el segundo, a hacer uso de ese control, vale decir, hacer uso libre del mar, o con las menores interferencias posibles, para contribuir al esfuerzo general de la guerra.

El control del mar se refiere al control de las comunicaciones marítimas, y puede ser general o parcial, en función del nivel de interferencia a las operaciones en el tiempo y en el espacio. Dicho control puede darse en tres condiciones: en las propias manos, en las del contrario o en disputa.

Dado que la flota preponderante tiende a obtener el control del mar mediante una batalla decisiva, que la no preponderante busca evitar, la disputa es la situación normal en la guerra naval –usualmente al inicio de la misma y muchas veces a todo lo largo de ella– y, por consiguiente, es la más importante para la estrategia. Tal fue el caso de la campaña naval durante la Guerra del Pacífico, cuando la escuadra chilena buscó obstinadamente una batalla decisiva, descuidando sus líneas de comunicaciones, lo que permitió al Perú resguardar las propias e interferir en las del enemigo.

Este es el campo de la maniobra estratégica, o de la correcta aplicación del principio militar fundamental, y los métodos que emplea son la contención, la diversión, la concentración o el bloqueo, en esfuerzos que pueden ser ofensivos, con componentes defensivos; o defensivos, con componentes ofensivos.

Tenemos varios ejemplos de este tipo de maniobras en la historia peruana, que debe ser fuente primaria de inspiración estratégica. Así, la campaña naval en la guerra con Colombia en 1828 aplicó el bloqueo como herramienta para

obtener el control del mar, mientras que la concentración de fuerzas navales peruano-chilenas en el extremo sur del continente, en 1866, las preservó para un ulterior empleo, que no llegó a producirse, en la guerra con España. Por otro lado, la a veces criticada expedición de la corbeta "Unión" al estrecho de Magallanes, profundamente dentro del espacio marítimo supuestamente controlado por las fuerzas chilenas, generó una enorme diversión que la obligó a dispersarse. Asimismo, durante el combate de Islay (12-13/1/1838), la flotilla del Capitán de Fragata Juan José Panizo maniobró brillantemente para contener a una fuerza chilena superior; mientras que el escuadrón peruano-colombiano, al mando del Contralmirante Jorge Martín Guise, llevó a cabo un esfuerzo de mayor escala al enfrentar a las fuerzas realistas que, bajo el mando del Capitán de Fragata Roque Guruceta, se encontraban en el Callao en octubre de 1824.

En esencia, el ejercicio del control del mar permite tres tipos de operaciones: transportar carga, atacar las líneas de comunicaciones contrarias y defender las líneas de comunicaciones propias.

Ahora bien, obtenido el control del mar, lo que viene luego es hacer un uso adecuado de este.

En esencia, el ejercicio del control del mar permite tres tipos de operaciones: transportar carga, atacar las líneas de comunicaciones contrarias y defender las líneas de comunicaciones propias. La primera se refiere primordialmente a fuerzas militares y a elementos esenciales al esfuerzo de la guerra, tal como sucedió durante la campaña naval de la Guerra del Pacífico, que logró concentrar en el sur del país a las fuerzas militares peruanas y mantener abierta la vital comunicación con Panamá.

El método principal de ataque a las líneas de comunicaciones contrarias es la guerra de corso, que por definición actúa sobre el comercio enemigo. Obviamente, este método tiene una serie de implicancias legales por la actividad neutral, pero constituye una herramienta poderosa para producir un efecto psicológico negativo en la población contraria y obligar a dispersar sus fuerzas. La Guerra del Pacífico también brinda un magnífico ejemplo de este tipo de guerra, con el "Huáscar", la "Unión", la "Pilcomayo", el "Rímac" y el "Oroya" actuando repetidas veces entre la fuerza naval chilena y su base principal. La presión que esta campaña ejerció sobre la población contraria alcanzó su punto

La réplica a las operaciones de proyección también es una responsabilidad naval e implica operaciones de defensa contra la invasión y de defensa de costa.

culminante con la captura del "Rímac" (25/7/1879), mientras que la profunda operación de interdicción que la "Unión" intentó realizar en Magallanes, en agosto de ese año, generó la dispersión de la flota enemiga.

Finalmente, la defensa de las líneas de comunicaciones propias se lleva a cabo de manera directa cuando emplea medios secundarios, ofensiva o defensivamente, para proteger determinados puntos críticos durante el tiempo necesario. La actuación de la fuerza principal, y su búsqueda de obtener el control del mar, brindarán una protección indirecta, que complementa a la directa y a la defensa de costa. También se deben considerar operaciones de cobertura y minado.

Pero el fin último del ejercicio del control del mar es la proyección del poder militar en territorio enemigo. Esta puede tener incidencia estratégica en el caso de una operación anfibia u operación costa a costa que permita abrir un nuevo teatro, mejorar la posición para la flota o para conducir operaciones terrestres ulteriores que aseguren un área. Tiene incidencia táctica cuando son operaciones de tipo incursión, demostración, retirada anfibia, sabotaje, bombardeo naval o ataque aeronaval, pues en todos estos casos se busca neutralizar, negar o disturbar la posición contraria.

La réplica a las operaciones de proyección también es una responsabilidad naval e implica operaciones de defensa contra la invasión y de defensa de costa. La primera de ellas tiene carácter estratégico, pues busca anular la ofensiva estratégica contraria materializada por un asalto anfibio y, en consecuencia, implica todo el poder militar, siendo ideal concentrar su esfuerzo en la fuerza de desembarco durante el tránsito o, si ello no es posible, en la etapa crítica del asalto. El desembarco británico en bahía San Carlos durante la Guerra de Malvinas (21/5/1982) da un buen ejemplo de lo que fue una pérdida del objetivo principal en una operación de defensa contra la invasión, pues si bien los pilotos argentinos hicieron valerosos y meritorios ataques, por diversos motivos estos se concentraron en la fuerza de cobertura y no en la de desembarco.

La defensa de costa, siendo responsabilidad naval, también implica otros componentes. Su carácter es táctico, pues se concentra en áreas consideradas



En 1933, el entonces teniente primero Fernando Romero publicó un valioso y poco conocido trabajo sobre la guerra fluvial, analizando el conflicto con Colombia a la luz de otras experiencias (cortesía de su nieto Alberto de Asín Romero).

vitales y para amenazas específicas. Ejemplos conocidos de estas operaciones fueron las defensas del Callao y Arica durante la Guerra del Pacífico, empleando en ello todos los medios navales disponibles localmente: buques, lanchas cañoneras y torpedos. Menos conocida es la participación naval en la defensa de Pisagua (2/11/1879), por medio de la artillería de costa al mando del Capitán de Fragata José Benavides, y de la columna naval organizada por el capitán de puerto, Capitán de Fragata José Becerra.

En resumen, siendo la estrategia una expresión de creatividad destinada a lograr un objetivo militar con los medios disponibles, todos los líderes militares la usan para concebir sus operaciones. Ahora bien, dicha concepción puede ser brillante, acertada, pobre o catastrófica, y el estudio de esos casos permite arribar a determinadas conclusiones y extraer de ellas algunas lecciones perdurables en el tiempo. Esto nos lleva a abordar el segundo tema de análisis.

¿Qué es pensamiento estratégico?

La idea de alimentar la imaginación estratégica con experiencias previas llevó a muchos líderes militares a recurrir a la historia. Uno de ellos, quizá el más brillante de todos los tiempos, Napoleón Bonaparte, no solo leyó *La Guerra de las Galias* de Julio César, sino que anotó con profusión esa obra, extrayendo de ella algunas lecciones para sus campañas. Era consciente de la importancia de tener un profundo conocimiento de la historia militar propia y ajena; y esto fue precisamente lo que hicieron aquellos a quienes conocemos como pensadores estratégicos. Tal fue el caso de Sun Tzu al analizar su campaña como General del naciente estado Wu en sus luchas contra Ch'u y Yüeh; de Karl von Clausewitz y Antoine-Henri Jomini al hacer lo propio desde distintas perspectivas de las campañas napoleónicas y de Federico el Grande; de Sir Julian Corbett en igual caso respecto a las campañas navales británicas, esencialmente del siglo XVII; y de Alfred T. Mahan al estudiar la Segunda Guerra Púnica y las campañas navales británicas del XVII y XVIII. Lo mismo puede decirse de Basil Liddell-Hart, Herbert Richmond, Raoul Castex, André Beaufre y otros pensadores estratégicos.

En el campo naval, sin duda quien impulsó esta aproximación a los estudios estratégicos fue Alfred T. Mahan (1840-1914), quien al mando del USS "Wachusett" se hallaba en el Callao en 1884. Como señalaría años después, durante una de sus visitas a Lima se dirigió al viejo club inglés, el "Phoenix", y en su biblioteca se puso a leer *The History of Rome,* de Theodor Mommsen (Londres, 1868), cuando se dio cuenta de la importancia del control del mar. El fracaso de Aníbal (247-183 a. C.) en su campaña sobre Roma (218-202 a. C.) le hizo reflexionar sobre el tema: "repentinamente me di cuenta de ello [...]; cuán diferente hubieran sido las cosas si Aníbal hubiese podido invadir Italia desde el mar [...], o si hubiese podido, después de arribar, mantener libres sus comunicaciones con Cartago por vía marítima". Allí estaba la clave del apogeo y caída de los imperios: el control del mar o la falta de él: "[...] el control de los mares era un factor histórico que nunca había sido sistemáticamente apreciado y explicado. Una vez formulado a conciencia, este pensamiento se convirtió en el meollo de todo mi trabajo de los veinte años siguientes" (Ferreiro, 2008: 901-06).

Mahan había creado su teoría. Ahora, faltaba construir el aparato teórico que la sustentara. Y eso fue precisamente lo que comenzó a hacer con su obra más conocida, *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783 (Boston, 1890),

aparecida cuando ya se encontraba como Director de la Escuela Superior de Guerra Naval Norteamericana. Sus obras posteriores giraron en torno al mismo tema, constituyendo a la vez el fundamento teórico que Estados Unidos, y en particular su Armada, necesitaba para iniciar un proceso expansivo que lo llevó a establecer un imperio.

En el campo naval, sin duda quien impulsó esta aproximación a los estudios estratégicos fue Alfred T. Mahan (1840-1914), quien al mando del USS "Wachusett" se hallaba en el Callao en 1884.

En su análisis, Mahan consideró los fundamentos para la construcción del poder marítimo, señalando el papel que al poder naval le cabía en ello. Con una marcada preferencia por la búsqueda de la batalla decisiva, como herramienta primaria para obtener el control del mar, también abordó otro tipo de operaciones. Pero su enfoque primario se concentró esencialmente en la destrucción de la flota enemiga, como propósito principal de las fuerzas navales.

Con una formación académica más sólida, el historiador británico Sir Julian S. Corbett (1854-1922) discrepó de algunos de los conceptos de Mahan, especialmente al señalar que la estrategia marítima y la terrestre forman un todo indivisible, en el que la finalidad de las fuerzas navales no es destruir la flota contraria sino obtener el control de las comunicaciones marítimas. Como resultado de sus investigaciones sobre las guerras británicas, desde el periodo isabelino hasta su consolidación como primera potencia tras las guerras napoleónicas, y de su experiencia al frente de la cátedra de Historia en el Royal Naval College, en 1906 publicó el llamado panfleto verde, *Strategical Terms and Definitions Used in Lectures of Naval History;* y luego, en las mismas clases, fue surgiendo su obra principal, *Some Principles of Maritime Strategy,* publicada en 1911 (Grove, 1988: XVI).

Quizá con una mejor comprensión de la guerra como un fenómeno político, tal como la había definido Clausewitz, Corbett plantea en esa obra algunas ideas interesantes, entre ellas que la guerra no se gana solo en el campo militar, sino que resulta fundamental presionar la voluntad de lucha: "la estrategia naval no existe como un cuerpo separado de conocimiento. Es solo una sección de una división del arte de la guerra" (Corbett, 1911: 307); y que es indispensable una estrecha cooperación y una estrategia común entre los servicios armados, pues el poder naval, siendo quizá más flexible que los otros poderes militares, solo puede alcanzar objetivos limitados.

Corbett pone particular énfasis en los conceptos referidos a las comunicaciones marítimas, y define la estrategia naval como el arte de conducir las operaciones de una fuerza naval para proteger las líneas de comunicaciones propias e interrumpir las del enemigo.

Corbett pone particular énfasis en los conceptos referidos a las comunicaciones marítimas, y define la estrategia naval como el arte de conducir las operaciones de una fuerza naval para proteger las líneas de comunicaciones propias e interrumpir las del enemigo. En tal sentido, obtener el control del mar significa controlar las comunicaciones, lo cual en raras ocasiones se puede lograr mediante una batalla decisiva. Lo usual, según lo validan sus estudios, es la disputa; y en consecuencia pone énfasis en ella.

Los conceptos de Corbett fueron tomados con cierta reluctancia en la Armada británica, entre otros motivos por provenir de un académico y no de uno de sus miembros; pero el respaldo, primero del Almirante John Fisher, y luego el del Almirante Sir Herbert William Richmond (1871-1946), contribuyeron a que fueran siendo aceptados.

Este último no solo suscribió las ideas de Corbett, sino que las profundizó, convirtiéndose de algún modo en su heredero intelectual como historiador y pensador estratégico. Richmond había ingresado a la Armada en 1885 y desde sus años iniciales fue muy crítico respecto a la preocupación que la Institución mostraba por el material, descuidando el estudio de la estrategia y la táctica, cuya comprensión solo podía entenderse, según señalaba Richmond, a través del estudio de la historia.

Durante la Primera Guerra Mundial, Richmond hizo diversas críticas a la conducción de la campaña naval, señalando que el Almirantazgo carecía de imaginación estratégica. Canalizó sus puntos de vista tanto a través de los canales regulares como mediante cartas y memorandos a sus amigos, e incluso utilizó en forma extensa la prensa de su país. Sir Winston Churchill lo consideró un impertinente, pero su situación se agravó luego de probarse que muchos de sus puntos de vista eran correctos, entre ellos el restablecimiento del viejo sistema de convoyes (Baugh, 1993: 12).

Lo esencial de su pensamiento no iba en el sentido de destacar la última tecnología disponible, sino en "que los oficiales navales y los estadistas tuviesen sus

mentes ricamente informadas por un amplio rango de conocimiento histórico y que estuviesen analíticamente preparados para hacer uso de ese conocimiento a la luz de las condiciones presentes y previsibles". Añadía que esto era particularmente cierto cuando las guerras más recientes tapan el pasado, pero que "no debemos permitir que una sola guerra, por más reciente y significativa que sea, domine el pensamiento estratégico" (Baugh, 1993: 12).

En la línea de lo que luego se conoció como el principio militar fundamental, Richmond señaló que tres principios fundamentales surgen de la experiencia y el análisis: a) seleccionar el objetivo correctamente y basar todas las acciones en su logro; b) lograr superioridad en el lugar y en el momento decisivo, y mantenerlo tan grande como sea posible; y, c) asegurar las bases vitales y las comunicaciones con el mínimo compromiso de fuerzas (Richmond, 1937: 33).

Las ideas de Corbett y Richmond fueron estudiadas con sumo interés por el Contralmirante Raoul Victor Patrice Castex (1878-1968), con la diferencia de que su perspectiva de análisis correspondía a la de un país que no había logrado constituirse en una potencia marítima dominante, sino que tradicionalmente había rivalizado con Gran Bretaña para alcanzar esa posición. Crítico implacable de la forma como Francia había conducido política y militarmente la Primera Guerra Mundial, publicó varios libros y artículos antes de ser designado en 1926 profesor de Estrategia Naval en el Centro de Altos Estudios Navales, cargo en el que comenzó a escribir sus *Teorías Estratégicas,* que aparecerían en cinco volúmenes entre 1927 y 1935.

Comprendiendo que Francia era un país que no tenía en la Armada su primera prioridad, consideró que sus integrantes debían privilegiar el concepto de la maniobra, sin descuidar por ello la importancia del desarrollo tecnológico de las armas y su uso combinado. Estaba convencido de que la ausencia de una comprensión de la estrategia y su evolución histórica había sido la causa de las fallas francesas durante la Gran Guerra.

Si bien la batalla decisiva seguía siendo el máximo logro de la guerra naval, usualmente era rara. Por ello, el interés de una Marina menos poderosa como la francesa, comparada con la británica, estaba en aceptar la batalla solo cuando había utilizado la maniobra para crear una situación de ventaja relativa, algo similar a lo que Liddel Hart planteaba con su estrategia de aproximación indirecta. En consecuencia, la maniobra y no la batalla es el elemento central de su trabajo. Aquella envuelve diferentes formas de combatir: ataque al comercio, bloqueo, incursiones navales, guerra de minas y operaciones anfibias, todas las operaciones que habían sido calificadas por Mahan como distracción de la flota.

Los cuatro pensadores estratégicos mencionados tienen algunos aspectos en común; el primero y más obvio es que cada uno construye un aparato teórico para analizar la guerra naval sobre la base de experiencias históricas. Otro, menos obvio, es que todos ellos empezaron a trabajar estos temas en una edad relativamente temprana (Corbett a los 35 años, Richmond y Mahan a los 43, y Castex a los 26), y pudieron dedicarse largos años a estudiar y analizar las experiencias militares pasadas para poder sacar conclusiones valederas de ellas. También resulta claro que los aparatos teóricos que se crearon, se realizaron tomando en cuenta los intereses o, al menos, el entorno de su respectivo país; y que no todos estos pensadores fueron necesariamente brillantes en la aplicación práctica de sus propias teorías, cosa que es más evidente en el caso de Corbett, quien simplemente no tenía cómo actuar en el campo operacional.

En tal sentido, podríamos concluir que el desarrollo del pensamiento estratégico no requiere indispensablemente su ejercicio por parte de quienes lo producen. Naturalmente, hubo y hay líderes militares que son brillantes estrategas, pero ello no significa que teoricen sobre sus propias acciones en el campo de batalla. El mejor ejemplo de un líder de ese tipo lo encontramos en Napoleón Bonaparte, quizá el jefe militar más brillante de todos los tiempos. Sabemos que fue ávido lector de historia militar, pero no produjo ninguna obra sobre estrategia militar.

Los cuatro reseñados no fueron los únicos pensadores estratégicos, pero sin duda fueron los más influyentes, y muchos aspectos de sus obras se mantienen en plena vigencia.

Ahora bien, valdría la pena revisar brevemente cómo se ha abordado el tema del pensamiento estratégico en otros países. Por diversas razones, los países latinoamericanos que han producido más bibliografía sobre el tema son Argentina, Brasil y Chile. Pero si bien esos esfuerzos han sido meritorios, la institucionalización de ese tipo de estudios se ha canalizado a través de sus respectivas escuelas de guerra naval, y más recientemente a través de sus centros de estudios estratégicos, mecanismos que han sido adoptados en otros países de la región. En otras latitudes también existen organizaciones de ese tipo, algunas de ellas de carácter privado, que brindan servicio a sus respectivas Armadas.

No obstante, algunos de estos centros de estudios estratégicos se apartan del aspecto primario de la estrategia, la guerra, optando por centrar sus esfuerzos en aspectos más cercanos a la política de desarrollo marítimo de sus países.

Obviamente, esta aproximación resulta totalmente válida, pero escapa al tema que abordamos.

Ahora bien, debemos preguntarnos cómo se ha enfocado el tema en el caso peruano.

Es obvio que el Perú ha tenido y tiene líderes navales capaces de conducir nuestras fuerzas de manera eficiente, para alcanzar los objetivos militares y apoyar el objetivo político. La rica historia peruana brinda varios ejemplos, entre ellos las campañas navales de la Guerra con Colombia (1828-1829), la Guerra del Pacífico (1879-1883), la segunda Guerra con Colombia (1932-1933) y la Guerra con Ecuador (1941).

> En tal sentido, podríamos concluir que el desarrollo del pensamiento estratégico no requiere indispensablemente su ejercicio por parte de quienes lo producen.

Sin embargo, resultan más magros los casos de desarrollo de pensamiento estratégico propio, donde solo nos viene a la mente el caso del doctor y Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado (Ortiz Sotelo, 1999), cuyo trabajo, clasificado como secreto, *Las fuerzas de la Marina en el nor-oriente y la guerra fluvial,* sobre la Guerra con Colombia, apareció en 1933, en un tiraje de solo 100 ejemplares; y los folletos publicados por la Escuela Superior de Guerra Naval, *Apuntes sobre Poder Marítimo y estrategia naval,* del Contralmirante César Barandiarán Novoa (1971) y Estrategia-Poder Marítimo y Poder Naval, del Contralmirante Melitón Carvajal Pareja (s/f). Asimismo, cabe destacar el aporte que este último oficial ha hecho en el Tomo XI de la *Historia Marítima del Perú* (vol. 1, 2004; vol. 2, 2006) al analizar con profuso detalle la campaña naval de la Guerra del Pacífico.

Naturalmente, hay varios artículos sobre temas estratégicos que han aparecido esporádicamente en la *Revista de Marina,* pero en conjunto no alcanzan el peso específico de lo que podríamos calificar como una escuela de pensamiento estratégico.

En 2006, hice un balance de lo aparecido en la Revista de Marina, encontrando que entre 1930 y ese año se habían publicado 88 trabajos sobre temas estratégicos, cuatro de ellos referidos a casos peruanos –esencialmente relatos históricos–, cinco se centraban en Mahan, Corbett y Clausewitz, y algunos pocos hacían propuestas originales pero no las sustentan en el análisis de campañas

> Lo cierto es que, siendo el Perú el país que más guerras ha sostenido en Sudamérica, tiene una rica experiencia que debe ser materia de análisis e interpretación

precedentes. La gran mayoría analizó campañas externas pero no planteó conclusiones ajustadas a las posibilidades previsibles del país. Asimismo, encontré que muy pocos de los que habían escrito sobre estos temas perseveraron en su estudio, siendo quizá las excepciones los Almirantes Julio de los Ríos, José García Valdivieso, Alberto Jiménez de Lucio y Raúl Parra Maza, así como el Capitán de Navío Miguel Pérez Carmelino.

Sin embargo, esta situación parece estar cambiando en los últimos años, pues cada vez se encuentran más trabajos de oficiales relativamente jóvenes sobre temas estratégicos en su sentido más estricto, tanto en la referida Revista como en la *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval* (1993). Es igualmente alentador conocer la reciente aparición del trabajo del Contralmirante Carlos de Izcue Arnillas y los entonces Capitanes de Fragata Yuri Tolmos Mantilla y Andrés Arriarán Schäffer, *Apuntes de Estrategia Operacional* (Callao, 2009); habiendo anunciado además la próxima aparición de otro volumen sobre Guerra Naval.

Esto es muy importante, por cuanto la imaginación estratégica y la capacidad innovadora son más vigorosas en esa etapa de la vida, permitiendo extraer lecciones novedosas de las experiencias pasadas. En tal sentido, esperar 30 o 40 años de ejercicio de la profesión militar para comenzar a pensar críticamente en temas estratégicos resulta no solo una contradicción histórica, sino que también puede llevar al planteamiento de análisis poco innovadores.

Es cierto, por otro lado, que las escuelas de guerra en todas partes del mundo centran sus esfuerzos en difundir el pensamiento estratégico. En la peruana ese ha sido el caso, editando trabajos como el de Geoffry Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (1989), o los dos volúmenes y un suplemento de *Antología Estratégica* (1998), y las Conferencias Magistrales en Política y Estrategia Naval War College (1993 y 1999).

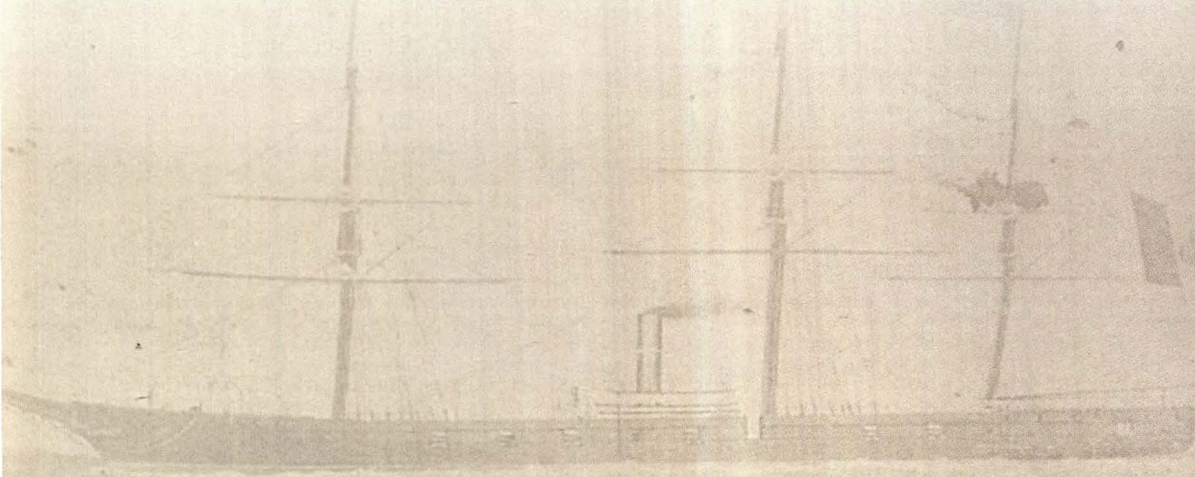
Pero, dichos esfuerzos no constituyen en sí una escuela generadora de pensamiento estratégico. Usualmente recurrimos a los pensadores clásicos ya mencionados, o a otros analistas contemporáneos, pero la ya señalada carencia de producción propia puede llevar a fertilizar la imaginación estratégica de los futuros líderes militares con experiencias poco aplicables a nuestra realidad.

Lo cierto es que, siendo el Perú el país que más guerras ha sostenido en Sudamérica, tiene una rica experiencia que debe ser materia de análisis e interpretación, con proyección sobre la realidad actual. Eso es lo que se ha hecho en otras latitudes, y eso es lo que debemos hacer para poder contar con una vigorosa escuela de pensamiento estratégico naval.

Este es el esfuerzo que en los últimos años ha venido llevando a cabo un pequeño equipo de profesores y asesores de la Escuela Superior de Guerra Naval. Tomando como punto de partida los conocimientos teóricos de estrategia y pensamiento estratégico que han recibido, en el curso de Comando y Estado Mayor se analizan diversas guerras en el mundo occidental, desde aquella del Peloponeso hasta la de Malvinas; mientras que en el curso de Guerra Naval se hace lo propio con las guerras nacionales, desde la sostenida con Colombia en 1828-1829, hasta la que venimos sosteniendo contra la subversión desde 1980. En ambos casos, de lo que se trata es de extraer lecciones aplicables a nuestra realidad.

Cabe destacar el esfuerzo llevado a cabo por la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, que pone su principal énfasis en temas que no necesariamente tienen que ver con la guerra, materia primera y última de la profesión naval.

Para finalizar, cabe mencionar unas palabras de la cuarta conferencia que el Contralmirante William S. Pye ofreció al segundo curso de Estado Mayor, en 1931: "Estrategia es el arte de emplear batallas para obtener el objetivo de la guerra; ella decide cuándo y dónde se debe pelear; comprende la dirección de las Fuerzas Armadas que no están en contacto con el enemigo". Esta es la esencia de la profesión naval, y a su estudio y comprensión los oficiales de Marina deben dedicar sus mejores esfuerzos.




DP WORLD

Sociedad y Estado:
participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

"La participación de la ciudadanía en las decisiones relativas a su propio desarrollo es un derecho y una responsabilidad".
Carta Democrática Interamericana. OEA, 2001

Introducción

Al abordar el tema de la participación ciudadana en forma asociativa se pretende contribuir al fortalecimiento de las bases estructurales del sistema democrático nacional desde un punto de vista académico, anteponiendo los intereses nacionales ante cualquier interés político individual o grupal.

Del conjunto de intereses nacionales nos motivan los intereses marítimos, comprendiendo en el término marítimo la interrelación estrecha entre el mar, ríos y lagos navegables que por razones geográficas especiales configuran al Perú como país bioceánico.

Nos anima operativizar el derecho fundamental a participar, en forma individual y asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, en un Estado que compromete sus máximos esfuerzos a incorporar la participación creciente de la población, para integración plena de la comunidad nacional, la movilidad social y el régimen democrático.

Este artículo ha sido estructurado en tres partes. La primera trata sobre antecedentes con definiciones conceptuales, luego un breve análisis de experiencias y expectativas, para finalmente arribar a conclusiones. El epígrafe que se presenta orienta el objetivo del ensayo académico.

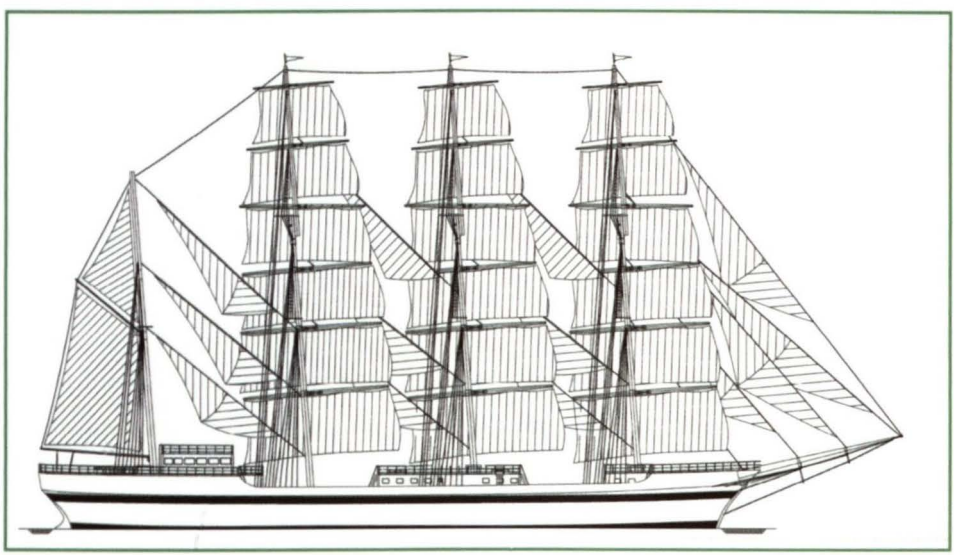
1. Antecedentes: relaciones conceptuales

1.1 El proceso democrático: orientado a un sistema político eficiente

La relación entre sociedad y Estado surge cuando la población asentada en un territorio se autodetermina para vivir en forma organizada, y denomina Estado al ente al cual delega el poder público (Hobbes 1651: 137), entidad de la cual forma parte efectiva cuando participa activamente en las políticas públicas por su naturaleza soberana.

Sin embargo, el principio de autodeterminación de los pueblos sufre su primer embate en las relaciones internacionales por el propio ente que creó al organizarse colectivamente, y al interior de sus propios Estados cuando este en sus diversos niveles abusa del poder delegado y lo margina de la actividad política pública.

Desde que nace el Estado, la civilización humana continúa perfeccionando un régimen político que garantice la participación ciudadana en las decisiones relacionadas con su propio desarrollo, toda vez que es un derecho, responsabilidad, y condición necesaria para el pleno y efectivo ejercicio de la democracia, porque promover y fomentar diversas formas de participación ciudadana contribuye a fortalecer la democracia como sistema político eficiente. (OEA 2001: 5)



El fomento marítimo es tarea del estado y de la sociedad.

La Carta Democrática Interamericana establece que la OEA mantendrá consultas y cooperación continua con los Estados Miembros, tomando en cuenta los aportes de organizaciones de la sociedad civil que trabajen en esos ámbitos (OEA 2009), en claro reconocimiento de la participación ciudadana en el diseño y construcción de nuevas políticas públicas nacionales e internacionales.

La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos —civiles y militares—

La figura de la sociedad civil prevalece en el Estado de Derecho, porque es un término que permite distinguir entre ciudadanos iguales —al oficial o funcionario estatal del particular, al administrado del administrador público—, por diferenciación de rol pero sin discriminación alguna. (Congreso 1993)

El Estado nacional compromete sus máximos esfuerzos por incorporar la participación creciente de la población en el diseño y construcción de políticas públicas, tanto en forma individual como asociada. (Congreso 1994)

1.2 La cultura marítima: máxima expresión social e histórica del espíritu nacional

Fomento marítimo es tarea, del Estado y de la sociedad en su conjunto, de contribuir a acrecentar el poder nacional, promoviendo el desarrollo y la defensa del patrimonio marítimo, al consolidar la conciencia marítima e identidad nacional mediante la exaltación de valores espirituales cívico-patrióticos, difusión de la cultura e historia marítima, investigación y explotación de los recursos del mar. (Doig 1985: 65)

Es deber ciudadano cultivar valores del espíritu con todas sus potencias y recursos, porque el espíritu es la finalidad suprema de la existencia humana y su máxima categoría conceptual, así como la cultura es la máxima expresión social e histórica del espíritu. (OEA 1948)

2. Participación ciudadana: experiencias y expectativas en el campo de los intereses marítimos nacionales

2.1 Experiencias en la sociedad peruana: políticas públicas de fomento marítimo

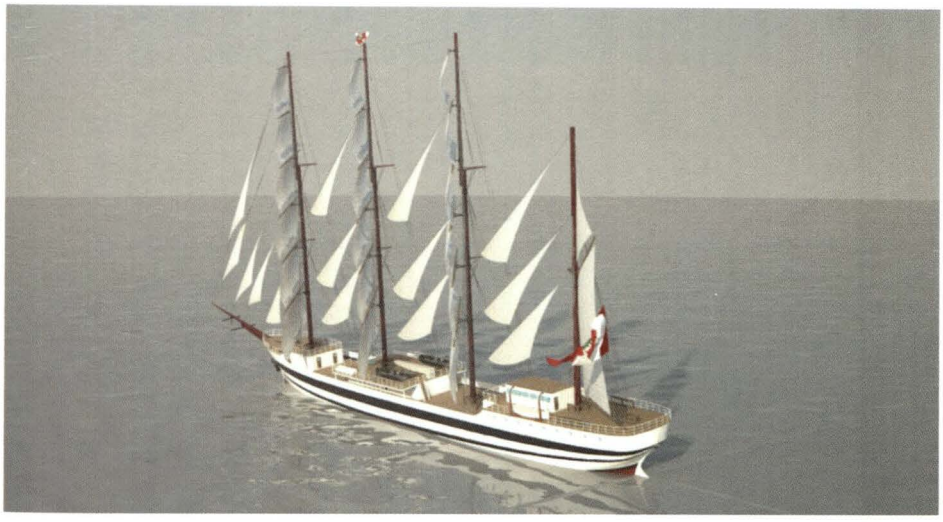
La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos —civiles y militares—, que trabaja en forma apolítica de partidos o personas, silenciosa y anónima, por el desarrollo y defensa marítima. Es la Asociación Nacional Pro Marina del Perú - PROMARPE, institución cívico-patriótica de fomento marítimo, que por ser la más genuina organización patriótica de la sociedad civil, ha sido reconocida por el Estado como "Institución de Carácter Nacional". (Congreso 1922)

El 28 de agosto de 1909 se constituyó en Lima la Asociación Nacional en Pro de la Marina, institución que surge de la integración de agrupaciones cívico-patrióticas formadas tanto en la capital de la República como en provincias, en respuesta a la imprevisión del Estado nacional, que trajo por resultado la nefasta Guerra del Pacífico de 1879 a 1883. (PROMARPE 1990)

La ciudadanía aprendió la lección de 1879, y cultivando nobles virtudes cívico-patrióticas, se organizó en agrupaciones apolíticas que trabajaron con parecidos anhelos y similares aspiraciones en favor de políticas públicas de promoción y protección de los intereses marítimos. En 1881 con la Sociedad Patria y Libertad, en 1886 con la Liga Peruana, en 1890 con la Unión Nacional, en 1904 con la Junta Patriótica, en 1907 con la Liga Naval, fundada en Mollendo y extendida por toda la República, que logrando materializar sus esfuerzos mediante el óbolo patriótico permitió al Gobierno de la época cancelar la adquisición del Crucero "Almirante Grau", que llegó al Callao en 1908.

Cuando en 1893 surgieron graves dificultades que estuvieron a punto de causar una ruptura entre Perú y Ecuador, se produjo en todo el país un gran fervor patriótico y surgió la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular. Este movimiento nacional culminaría con la fundación de PROMARPE en 1909. (Basadre 1970: 205)

Por último, en 1909, con la Liga Patriótica Nacional, que tuvo por objetivo reunir fondos mediante un óbolo voluntario, a fin de adquirir un Buque Escuela para



BAP "Unión", símbolo de unidad nacional que propicia la formación profesional cooperativa e integral con el propósito de alcanzar la máxima competitividad institucional.
Fuente: CYPSA 2013.

la Armada —iniciativa secundada por la Sociedad de Artesanos de Mollendo, la Liga Universitaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y la Sociedad de Ingenieros del Perú—.

La incorporación del Buque Escuela apropiado para la Marina de Guerra ha sido y es una aspiración institucional para PROMARPE desde su fundación, pretendiendo ser fiel intérprete de un requerimiento impostergable y prioritario para la Armada nacional, precisamente en la formación inicial e integral de sus Oficiales, elemento fundamental y efecto multiplicador del esfuerzo económico empeñado en la renovación del material de guerra naval, consecuentemente del poder marítimo de la Nación. (PROMARPE 2012: 1)

PROMARPE intentó desde su creación ser reflejo de similares organizaciones europeas de la época, pues según su fundador, el ingeniero Teodoro Elmore: "La iniciativa privada ha creado aun en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania, Ligas que asociando a los buenos ciudadanos han llevado su concurso a la acción oficial, tanto para allegar pequeñas sumas de dinero que en conjunto forman enormes cantidades, cuanto para educar y encauzar el sentimiento público en el sentido que conviene a los altos intereses de la patria". (PROMARPE 1909)

Con el tiempo, el objetivo secundario de educar y encauzar el sentimiento público al que se refiere el fundador de PROMARPE, pasó a convertirse en el primero, sin dejar por ello de apoyar las colectas nacionales que posteriormente pudiese

formalizar el Supremo Gobierno, al comprenderse que "tales movimientos espirituales, en los que participaron tan lúcidas personalidades, se acompañaron de colectas de dinero, más que para ayudar económicamente al Estado, para estimular a los hombres de gobierno a invertir lo adecuado de las rentas de la Nación en efectivos elementos de defensa de nuestra gran frontera marítima". (Quesada 1961: 24)

El compromiso de fomento marítimo con un enfoque cívico-patriótico deviene del ideario de PROMARPE, al aplicar el pensamiento castillano, que remarca el historiador Jorge Basadre: "En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato". (Basadre 1961: 786)

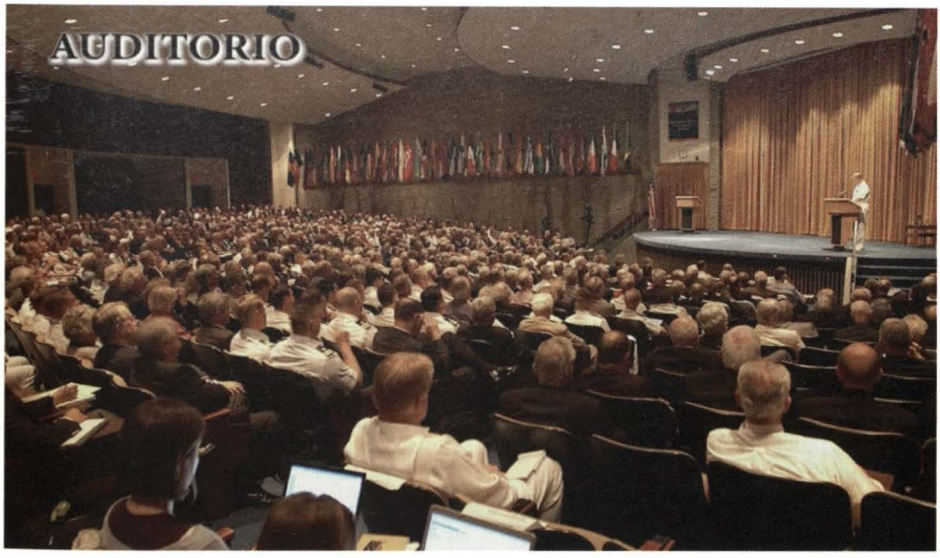
La concepción marítima de Castilla está relacionada estrechamente con la influencia que tienen las líneas de comunicaciones marítimas, tanto oceánicas como fluviales y lacustres, en la vida del Perú y de los Estados americanos. (Vargas 1962: 204)

El objetivo específico del fomento marítimo nacional debe ser alentar a todo peruano diligente a asumir con responsabilidad e iniciativa personal y asociada, el rol ciudadano de país marítimo —bioceánico y antártico—, que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición, extensión geográfica y recursos naturales en el sub-continente americano.

2.2 Expectativas en la sociedad peruana: participación en políticas públicas de fomento marítimo

Aplicando el método comparativo al estudio de políticas públicas, la percepción sensible es que la sociedad civil ha evolucionado en sus relaciones con el Estado, buscando pasar de la participación ciudadana individual organizada por asociaciones civiles, al de organizaciones de la sociedad civil en grandes foros o ligas, que agrupen asociaciones afines a los intereses nacionales, evolución que posibilita crear condiciones favorables para una efectiva participación ciudadana en políticas marítimas de Estado.

En tal sentido, cabe la posibilidad de contar con un espacio académico y cultural de expertos que propicie el debate nacional de grandes temas de fomento marítimo, esto es, de políticas públicas de protección y promoción de los intereses marítimos nacionales, en un marco de reflexión y tolerancia, con la



Auditorio es concurso de oyentes, una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país que propicie la difusión de grandes temas de fomento marítimo.
Fuente: ESGN 2013.

finalidad de promover la generación de aportes y propuestas para solucionar los principales problemas de orden socioeconómico del país, coadyuvando a la seguridad y el desarrollo nacional.

El objetivo que se propone es el de una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país, con inquietudes compartidas, que traten en forma sistemática, objetiva y académica, problemas relacionados con sus responsabilidades y misión, frente a sus propias instituciones y ante el país respecto de los intereses marítimos nacionales.

3. Conclusiones

a. La participación ciudadana asociativa en grandes foros o ligas, son formas efectivas de participación de las organizaciones de la sociedad civil, en políticas de Estado sobre los intereses marítimos nacionales.

b. Los foros o ligas marítimas son alternativas para el ejercicio del derecho fundamental a participar en forma asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, que sostiene y sustenta el sistema democrático del Estado.

Referencias

1. Basadre, Jorge (1961). Historia de la República del Perú. (5a. Ed.). Lima: Histórica.
2. Basadre, Jorge (1970). Historia de la República del Perú. (6a. Ed.). Lima: Universitario.
3. Congreso de la República (1922). Ley Nº 4466 del 23 de enero de 1922. Lima: Autor.
4. Congreso de la República (1993). Constitución Política del Perú. (Edición Oficial). Lima: Editora Perú. Consulta 13/7/2013. http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
5. Congreso de la República (1994). Ley Nº 26300 del 3 de mayo de 1994. Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos. Lima: Autor. Consulta 17/7/2013. https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fwww.congreso.gob.pe%2Fntley%2FImagenes%2FLeyes%2F26300.pdf
6. Doig, Jean Jesu (1985). Fomento Marítimo. Revista de Marina. Lima, N°1, 65-70.
7. Hobbes, Thomas (1980). Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil (2a. Ed.). Traducción de Manuel Sánchez Sarto. 1940. México: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1651)
8. OEA (1948). Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. IX Conferencia Internacional Americana. Bogotá: Autor.
9. OEA (2001). Carta Democrática Interamericana. Lima: Autor. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/charter/docs_es/resolucion1_es.htm
10. OEA (2009). Manual para la participación de la sociedad civil en las actividades de la OEA. Publicación ISBN 978-0-8270-5428-8. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Civil_Society_Manual(Spanish).pdf
11. PROMARPE (1909). Carta del Comité Ejecutivo al Receptor de Correos. Lima, 17 de setiembre de 1909.
12. PROMARPE (1990). Estatuto y Reglamento de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú. 1996. Lima: Autor.
13. PROMARPE (2012). Moción de saludo: construcción Buque Escuela a Vela "Unión" del 15/12/2012. Consulta 15/7/2013. http://promarina.blogspot.com/2012/12/mocion-de-saludo-construccion-buque.html
14. Quesada, Fortunato (1961). Discurso de Orden por el 50° Aniversario de PROMARPE. Revista Pro-Patria. Lima, pp. 24-25.
15. Vargas, Rubén (1962). Ramón Castilla. Buenos Aires: Imp. López.

Estrategia de la seguridad en política nacional de inclusión social: prospectiva viable



Capitán de Corbeta
GREGORY PAREDES SAAVEDRA



"Solo viendo más alla del horizonte podremos lograr los objetivos que hoy parecen imposibles de alcanzar".

Introducción

Antes de iniciar el desarrollo del artículo, quisiéramos manifestar que este es el tercero difundido consecutivamente en la *Revista de Marina* (3ª edición 2012, y 1ª y 3ª edición 2013), relacionado con un proceso articulado de "Seguridad y Defensa" y su repercusión en la "Inclusión Social". Dicha publicación institucional así lo ha permitido, con la finalidad de darle continuidad, difusión y término al tema nacional que se aborda; asimismo, este artículo concluye, mediante una propuesta que ha sido considerada en evaluación en el Poder Legislativo, a través de un proyecto de dispositivo legal en la Comisión de Defensa Nacional, como base de la "Estrategia de la Seguridad" en la política nacional de inclusión social; por ello, en su contenido también alcanzaremos conceptos de estrategia y prospectiva, respectivamente.



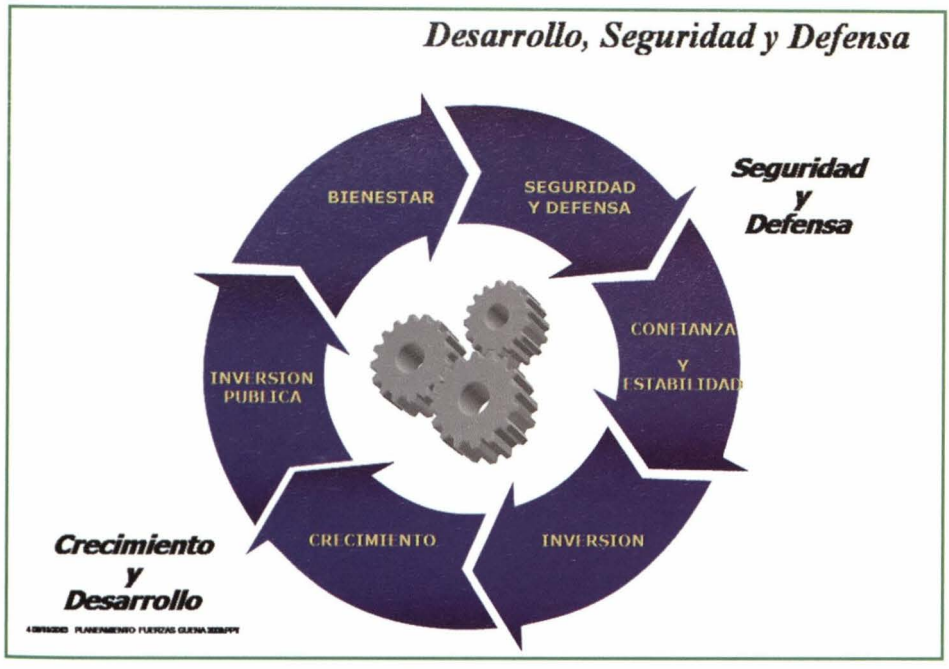
Innovador enfoque de la seguridad.

Haciendo un recuento, a fin de posicionarnos en la lectura, el primer artículo que se menciona en el párrafo anterior, de nombre "Inclusión Social en el Contexto de la Seguridad, Defensa, y Desarrollo Nacional", da a conocer mediante un análisis el sustento legal, académico, doctrinario y político, por los cuales el sector Defensa y sus Instituciones Armadas, incluso el sector Interior y la Policía Nacional, deberían participar con mayor incidencia en el desarrollo socioeconómico del país.

El segundo artículo, "Evolución de la Defensa Nacional en el campo no militar", profundiza proactivamente, dentro del marco jurídico que le corresponde, los planteamientos del proceso, entrelazando aspectos y realidades existentes tanto en el campo profesional del personal, como en el ámbito funcional sectorial, culminando con la transcripción de lineamientos dispuestos en ese orden, por el señor Presidente Constitucional de la República.

Bajo este marco, agradezco la gentileza de los distinguidos lectores que brindaron algo de su tiempo a tomar conocimiento de los escritos presentados, y confío en que de alguna manera podamos haberles transmitido propuestas tangibles, con las siguientes premisas: "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 responsabilidad"; y "quien quiere hacer algo, encuentra un medio; quien no quiere, encuentra siempre una excusa" (proverbio árabe).

Finalizando: las propuestas han sido puestas a disposición de las instituciones que dirigen las riendas del Estado peruano, tanto así que una ya fue determinada en el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Defensa, y la otra se encuentra en el Poder Legislativo para su respectivo debate; es decir, ambas propuestas están en manos de personas que toman las decisiones en el país, y si ellos estiman conveniente, teniendo en cuenta todos los argumentos concretos y sólidos presentados —técnicos, profesionales, doctrinarios, experimentales, políticos, económicos, sociales y militares, etc.—, podrán establecerlas, implementarlas, ejecutarlas y potenciarlas, con el propósito de aportar



Engranaje Seguridad / Desarrollo.

al desarrollo nacional, contando con el apoyo del sector Defensa e Interior y las Instituciones a su cargo, como herramientas importantes en el cumplimiento de los fines que se establezcan.

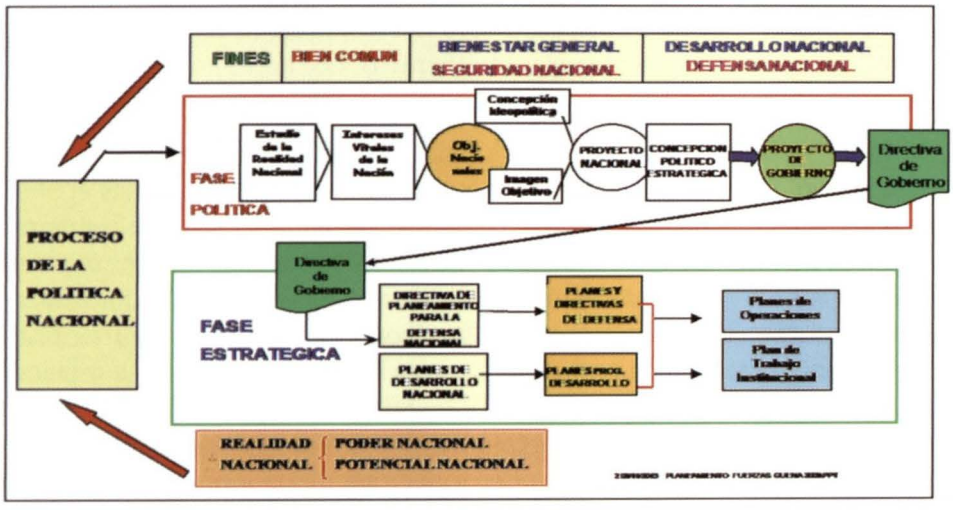
Visión Estratégica

La "Visión Estratégica" es la construcción de un estado deseable, que se desea alcanzar con el desarrollo, a partir del estado actual de las relaciones económicas, sociales, culturales y ambientales existentes en la actualidad. Puede ser un estado no alcanzable de inmediato, pero posible de alcanzar en un plazo razonable; por lo tanto, esta visión parte de un diagnóstico acabado de la situación actual en todos los ámbitos de significación estratégica: internacional, social, económico, político, ambiental. Junto a la Visión Estratégica se requiere analizar las alternativas de cursos de acción para alcanzarla. La determinación de prioridades con las grandes metas y objetivos que se debe alcanzar, junto con la definición de las acciones que se realizarán para lograr dichas metas, constituye el Plan de Acción.

La fuerza de la Visión Estratégica y la gobernabilidad o viabilidad de su Plan de Acción, reside en el nivel de apoyo que este concite. A mayor respaldo social y político, mayor es su viabilidad; esto a su vez le plantea un requerimiento al proceso de construcción de la Visión y el Plan de Acción, puesto que deben reflejar y conciliar la multiplicidad de valores, intereses y desafíos, al menos, de los grupos que los sustentan. Esta es una tarea de gran complejidad, como lo es actualmente el desarrollo en un mundo globalizado donde las sociedades democráticas responden a ciudadanos conscientes de sus derechos y a valores como la igualdad, la tolerancia y el respeto a las minorías. Los fenómenos sociales ligados al desarrollo fueron adquiriendo cada vez más relevancia, no solo como problemas a resolver, sino como parte de los procesos que estimulan o detienen el desarrollo.

La planificación es la orientación y coordinación de actores en la fase de implementación del Plan. La ejecución de un Plan y Visión Estratégica supone el concurso de una multiplicidad de instituciones y actores que, además, intervienen en forma paralela o secuencial para lograr objetivos que se deben reforzar mutuamente. Las instituciones planificadoras no ejecutan el Plan, pero deben apoyar la ejecución coordinando las diferentes acciones específicas en función de sus objetivos y metas.

Lograr los resultados propuestos supone, por tanto, un gran esfuerzo de coordinación de las acciones, como también la existencia de una secuencia o plan temporal de acciones (etapas) con metas realistas y responsables encargados de



Proceso de la Política Nacional.

alcanzarlas. El rol central de la planificación en la fase de ejecución es constituirse en el nódulo de un sistema de coordinación que asegure coherencia y complementariedad entre los agentes ejecutores y sus acciones, para posteriormente continuar con el seguimiento, monitoreo y evaluación de las acciones, políticas y programas que se desarrollan de acuerdo al Plan. También corresponde monitorear el entorno en que estas se desenvuelven y las acciones de implementación, con la finalidad de retroalimentar la Visión Estratégica y reorientar el Plan cuando resulte necesario, además de monitorear y evaluar. Asimismo, se requiere que el Plan de Acción cuente con indicadores de desempeño. En tal sentido, la máxima que dice "lo que se mide se consigue" constituye una de las lecciones más recurrentemente señaladas por quienes han manejado sistemas de planificación.

> La planificación es la orientación y coordinación de actores en la fase de implementación del Plan.

Esta información cumple la doble y clave función de permitir hacer las correcciones que requieren alcanzar los objetivos propuestos (también adecuar los objetivos si es necesario) y mantener la confianza y el compromiso de los actores y grupos de interés que deben recibir esta información y confiar en ella. Esto último ha llevado a convenir la necesidad de que las evaluaciones no sean hechas por partes interesadas o intervinientes en la ejecución.

Prospectiva

La prospectiva es un conjunto colectivo de pensamientos, intereses, sentimientos y sensaciones que proyectan, a partir de una metodología, una imagen estructurada para la construcción de un futuro compartido.

Es un conjunto colectivo porque se construye con la participación de diversos actores sociales, que son los representantes de intereses particulares en la sociedad. Los principales grupos son: el poder económico, representado por los gremios agrupados sectorialmente o por productos; el poder político, representado por las entidades del Estado, partidos y movimientos; el poder del conocimiento, representado por las entidades educativas y centros de investigación, y el poder civil, representado por las organizaciones sin ánimo de lucro, expresión de pobladores, trabajadores, etc.

La prospectiva también tiene su metodología, constituida por una caja instrumental de herramientas que orientan adecuadamente los procesos. Esta metodología es un medio que se coloca al servicio de los actores sociales para la construcción del futuro.

Es posible que cada persona proyecte su futuro de manera individual, pero eso no garantiza que haya acuerdos con otras personas o que se actúe en la búsqueda de los mismos propósitos. La prospectiva trasciende la individualidad en la búsqueda de la acción común. Tiene en cuenta el plano de la razón, que reúne los pensamientos y va mas allá, al priorizar razonamientos compartidos, construir guías e incluso crear nuevos conocimientos.

La prospectiva no tendría razón de ser si no incorporara los sentimientos de quienes participan; de hecho, este un componente importante al moldear las imágenes del futuro. Si en las decisiones familiares orientadas a escoger un proyecto de estudio o de trabajo este aspecto es importante, más importante lo es en las decisiones colectivas, donde participan diversos actores sociales.

La prospectiva se hace más creativa al incorporar las sensaciones y percepciones de los colectivos sociales —se puede tomar en cuenta las encuestas—; la construcción de un futuro sin tener en cuenta este aspecto es vacía, carente de algo que no puede faltar en la búsqueda del bienestar general.

La prospectiva también tiene su metodología, constituida por una caja instrumental de herramientas que orientan adecuadamente los procesos. Esta metodología es un medio que se coloca al servicio de los actores sociales para la construcción del futuro.

Un aspecto llamativo de la prospectiva es el diseño de imágenes estructuradas, entendidas estas como abstracciones con relaciones coherentes y dinámicas. Al comienzo, las imágenes son vistas de manera nublada por los participantes, incluso por quienes coordinan los procesos; pero a medida que se avanza, se van configurando de manera nítida, e incluso con niveles muy altos de resolución. Finalmente, en la definición de la prospectiva se incorpora la construcción de un futuro compartido. Este se logra al interrelacionar armónicamente los elementos mencionados anteriormente: pensamientos, intereses, sentimientos, sensaciones, metodologías e imágenes estructuradas por colectivos sociales.

Por antonomasia, o por oposición, podemos decir "qué cosa no es prospectiva": no es un ejercicio individual, pues, como se anotó, la prospectiva se nutre con el aporte colectivo de quienes participan. En esta perspectiva, los aportes individuales adquieren validez en la medida en que van encontrando un consenso social que los legitima. Individualmente, se puede caer en el riesgo de la adivinación o la profetización.

No es solamente un ejercicio pragmático. Es más que eso: la prospectiva incorpora el conocimiento acumulado en forma de teorías y los da a conocer a los actores sociales de acuerdo con sus niveles de formación; no se trata de inventar en los hechos, ni en conocimientos ya elaborados, procesados y reproducidos en el devenir de la humanidad, sino a partir de ahí, poder crear nuevos conocimientos.

No es un ejercicio exclusivamente racional. Si bien hay aportes teóricos muy bien fundamentados, que amplían la claridad de los pensamientos, la prospectiva está concebida también para la acción, pues ahí es donde se concreta el futuro; en ese sentido, la prospectiva no es contemplativa, influye en las decisiones y los acontecimientos.

No es utopía. Al fundamentarse teóricamente y desarrollar acciones prácticas con participación de actores sociales, la prospectiva no plantea sistemas, planes o proyectos irrealizables.

No son sueños. La prospectiva no propone a la imaginación aseveraciones sin fundamento, que aparezcan como verdaderas no siéndolo.

No es un ejercicio improvisado. Existe un conocimiento acumulado y metodológico muy importante, que aporta valiosas herramientas y parámetros de juicio, dentro de criterios estrictos, para la toma de decisiones serias y concretas. La prospectiva está ligada con el concepto del tiempo, y en particular con el futuro. No es posible concebir la prospectiva sin el futuro.

Evaluación Política Evolutiva del concepto de la Seguridad

Como es sabido por la historia universal, èl mundo siempre ha estado plagado de guerras y conflictos internos entre pueblos, entre países y alianzas interestatales, etc., por lo que el término seguridad estaba circunscrito y siempre asociado al ámbito militar. Pero como se ha determinado, estos conceptos han ido

evolucionando en razón de que han aparecido nuevas amenazas que no se podrían solucionar solo en el campo militar; es así que el significado de seguridad, por necesidad, tiene mayores alcances.

A fin de no remontarnos en demasía al pasado, y para efectuar una evaluación política sobre cómo los gobernantes han ido evolucionando en su percepción sobre el concepto de seguridad, tomaremos como referencia los años 70, en que el General de División EP Juan Velasco Alvarado dio un golpe de Estado a la gestión gubernamental del arquitecto Fernando Belaúnde Terry. En esa misma década, este fue sucedido por el General de División Francisco Morales Bermúdez, quien en el año 80 entregó el gobierno nuevamente al arquitecto derrocado por Velasco, quien fuera elegido democráticamente en las urnas.

Los gobiernos de facto que aludimos, tenían una visión militar de la seguridad, y era razonable, ya que en esos momentos se vivía un afán de revanchismo nacional, por estar próximo el centenario de la Guerra del Pacífico, en la cual fuimos derrotados. Al asumir Belaúnde el mandato por segunda vez, continuó en esta línea conceptual de la seguridad, complementando y reforzando su idea netamente castrense y militar, a causa de las primeras acciones terroristas del grupo subversivo "Sendero Luminoso" en el país.

Luego de ello, en el año 85, asumió el poder el Dr. Alan García Pérez, en cuyo período, si bien es cierto que se calmaron las aguas con las posibles amenazas tradicionales externas, se desataron notable e incontrolablemente los atentados terroristas de Sendero Luminoso. De este período no opinaremos nada acerca de la seguridad, sin embargo a pesar de que ya en este decenio, con la caída del Muro de Berlín y el término de la Guerra Fría, el concepto de seguridad empezaba a verse de una manera más amplia y con nuevas connotaciones.

Culminado su mandato, García es relevado en el sillón presidencial por el ingeniero Alberto Fujimori Fujimori, cogobernando de la mano con su controversial asesor, el Dr. Vladimiro Montesinos Torres, quienes empleando un corte castrense orientaron la seguridad y su desenvolvimiento en la lucha contra el terrorismo de una manera netamente militar, acompañada de un sistema de inteligencia efectivo, logrando derrotar en gran parte del campo de combate al grupo terrorista en mención, así como también al "Movimiento Revolucionario Túpac Amaru" (MRTA). En adición, durante esa gestión gubernamental, se firmó el Tratado de Paz con el Ecuador.

En el año 2011, con la caída del régimen de Fujimori, llegó al poder ganando en las urnas el economista Alejandro Toledo Manrique. Es este quien, con un país



Presidentes de la República en los últimos años.

relativamente pacificado, dio luz verde a la reconceptualización de la seguridad nacional, y, amparado en doctrinas y realidades internacionales del mundo globalizado, implementa estos nuevos conceptos vertidos en el presente escrito, plasmándolos en diversos documentos como El Libro Blanco de la Defensa Nacional, El Acuerdo Nacional, Políticas del Estado para la Seguridad y Defensa Nacional, etc.

Sin embargo, esto se dio en forma teórica; entiendo, por falta de tiempo en la gestión, ya que no hubo una política sectorial que dispusiera la planificación de este tema, con la finalidad de conseguir en la práctica resultados concretos a favor del desarrollo.

Continuando con esta evolución de la realidad política, de cómo los gobernantes le han venido prestando atención a la Seguridad Nacional en su nuevo contexto, de la mano con el desarrollo, nos referiremos al segundo gobierno de García (iniciado en el año 2006), quien simplemente repitió la teoría dispuesta por Toledo, y, siempre dentro de su parafernalia y discursos políticos, contemplaba la historia, los héroes, la mística de las tradiciones militares, aunque, con respecto a los nuevos roles del siglo XXI que les tocaba cumplir a estas instituciones respecto a la seguridad y las nuevas amenazas, se hizo lo mismo de siempre: poco o nada.

Determinación Gubernamental actual respecto a la Seguridad

En este orden de ideas, y en ampliación de lo descrito en el subtítulo anterior, en el año 2011 llega al gobierno el Teniente Coronel EP (r) Ollanta Humala Tasso, quien asume un rol protagónico para implementar una política de desarrollo a favor de la inclusión social, teniendo presente que el Estado tiene una herramienta importante dentro de todo su esquema: el potencial de las FF. AA. y PNP, y las funciones innovadoras que deberán cumplir en el nuevo contexto dado, que relaciona directamente los aspectos de "Seguridad, Defensa y Desarrollo", mencionados reiteradamente a lo largo del proceso que venimos dando a conocer.

Al respecto, el Jefe Supremo de las FF. AA. y PNP ya dio las líneas directrices a sus subordinados sobre los nuevos roles de este nuevo milenio en los que tendrán que trabajar, hecho que se dio durante el Foro "Rol Innovador de las FF. AA. y PNP en la Inclusión Social", realizado el 26 de noviembre de 2012 en el Museo de la Nación, el cual mereció la presencia e inauguración por parte del mismo, y cuyo discurso se transcribió dentro del texto de la primera edición 2013 de esta Revista.

El citado Foro se procesó de acuerdo con el marco legal correspondiente, teniendo en cuenta las políticas nacionales dispuestas por el presente Gobierno, desarrollándose desde un enfoque académico, basado en aspectos doctrinarios y legislativos que se desean implementar a partir de la realidad nacional, a fin de que las FF. AA. y PNP tengan un trabajo preponderante y respaldado, a favor de la inclusión social y el desarrollo socioeconómico del país.

Es así que hoy nos encontramos frente a un cambio trascendental e histórico, en que nuestra responsabilidad como FF. AA. —asumida o dejada pasar— nos obliga a tomar la decisión y formar parte del cambio, que tarde o temprano se dará. No hay retroceso. No se debe perder esta oportunidad. Para ello tendríamos que dejar de priorizar lo urgente, para dar paso a lo importante, y esto es fundamental. No lo decimos nosotros: lo dice el hombre que personifica al Estado peruano.



Esquema Visión multidimensional de la seguridad.

Nuevo Paradigma del Desarrollo, Seguridad, y Defensa Nacional

Los presentes juicios constituyen un nuevo paradigma en el tratamiento de los temas de Desarrollo, Seguridad y Defensa Nacional; la perspectiva y alcances que se brindarán al estudio y análisis de los temas de Desarrollo y Seguridad, dejan de lado la antigua visión unilateral y militar que predominó en el pasado, y dan paso a una visión democrática, dándole al Estado visiones multidisciplinarias que permitan una mejor definición de políticas públicas sobre el Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional, regional y mundial.

No hay aquí una visión militar de la seguridad, como predominó en el pasado, sino una argumentación que se inicia con el reconocimiento de las responsabilidades que la Constitución asigna a la Nación y al Estado, por lo que se presentan los nuevos alcances del desarrollo y se destaca el carácter multidimensional de la seguridad, que abarca aspectos políticos, económicos, sociales, medioambientales y también militares. No está circunscrito a una visión unilateral y militar de la seguridad, sino que abre caminos para que cada persona, desde la profesión que ha elegido, pueda aportar para beneficio del país elementos de juicio que permitan enriquecer la política de Desarrollo, Seguridad y Defensa Nacional.

Uno de los cambios cualitativos que han ocurrido en el mundo después del fin de la Guerra Fría, ha sido la noción del desarrollo; anteriormente el desarrollo estaba asociado con el crecimiento económico, el crecimiento del producto nacional bruto, el incremento de las rentas personales y el mayor crecimiento industrial. Esta visión del desarrollo como crecimiento está presente en la vigente doctrina de Seguridad y Defensa Nacional.

A partir de 1990 surge una visión del desarrollo completamente diferente, porque por primera vez se indica que el desarrollo es un medio para un fin mayor, como es el caso de la expansión de las libertades humanas. En este sentido, el desarrollo se concibe como un proceso de expansión de las libertades reales del que disfrutan las personas.

Dentro de esta nueva perspectiva, el desarrollo es un proceso por el cual se debe ampliar las oportunidades del ser humano. Por otro lado, dichas oportunidades deben ser infinitas y cambiar con el tiempo. Así mismo, en todo nivel de desarrollo, los tres elementos más esenciales son: garantizar una vida prolongada y saludable, adquirir conocimientos y alcanzar un nivel de vida decente. El desarrollo humano, como se ha venido a denominar, no concluye aquí, sino que debe abrir otras oportunidades valoradas por las



personas, tales como: la libertad política, la libertad económica, la libertad social, la posibilidad de ser creativos, respetarse a sí mismo y disfrutar de la garantía de los derechos humanos.

Por primera vez, la preocupación del desarrollo se centra en la persona, y por primera vez también se reconoce que existe una estrecha relación entre desarrollo y seguridad, ya que las carencias que viva la población se pueden convertir en un cúmulo de necesidades insatisfechas que desemboquen en conflictos que en su inicio pueden circunscribirse a un país y que luego pueden extenderse a regiones más bastas de un continente o del mundo.

El 14 de abril de 2005 el Estado peruano ha dado a conocer a la Nación el Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú, el mismo que fuera aprobado en la octava sesión del Consejo de Seguridad y Defensa Nacional. El Libro Blanco está reconocido internacionalmente como un documento político en el cual el Estado da a conocer a la Nación y a la opinión pública internacional los Objetivos y Políticas de Seguridad y Defensa Nacional, cuya finalidad es articular los esfuerzos de los diversos componentes integrantes del Estado y la Nación para hacer frente a los riesgos, amenazas y desafíos que la afecten. El documento también está catalogado como un instrumento de las Medidas de Fomento de la Confianza (MFC) entre los Estados; por tanto, se trata de un medio dirigido a fomentar la paz entre los Estados, basado en relaciones de confianza mutua.

En esta propuesta que presentamos, la Seguridad y la Defensa Nacional ya no tienen un enfoque predominantemente militar, como lo fue en el pasado; ahora el concepto tiene un alcance multidimensional, que comprende todas las actividades del quehacer humano. De manera que la argumentación básica del Libro Blanco responde a la nueva concepción del desarrollo y seguridad como garantía de las libertades humanas.

Por las consideraciones anteriores, el Libro Blanco reconoce al Estado peruano en su proceso de desarrollo y consolidación, que se mantiene alerta y preparado a fin de hacer frente a las amenazas contra la Nación y el Estado, con el objetivo de garantizar su seguridad, base indispensable para lograr el desarrollo y alcanzar sus objetivos.

Los requerimientos de la Seguridad y Defensa del Estado deben ser satisfechos en concordancia con el Desarrollo Nacional, siendo el Estado promotor y regulador del Desarrollo, propiciando un crecimiento sostenido que permita fortalecer al Sistema de Seguridad y Defensa Nacional.

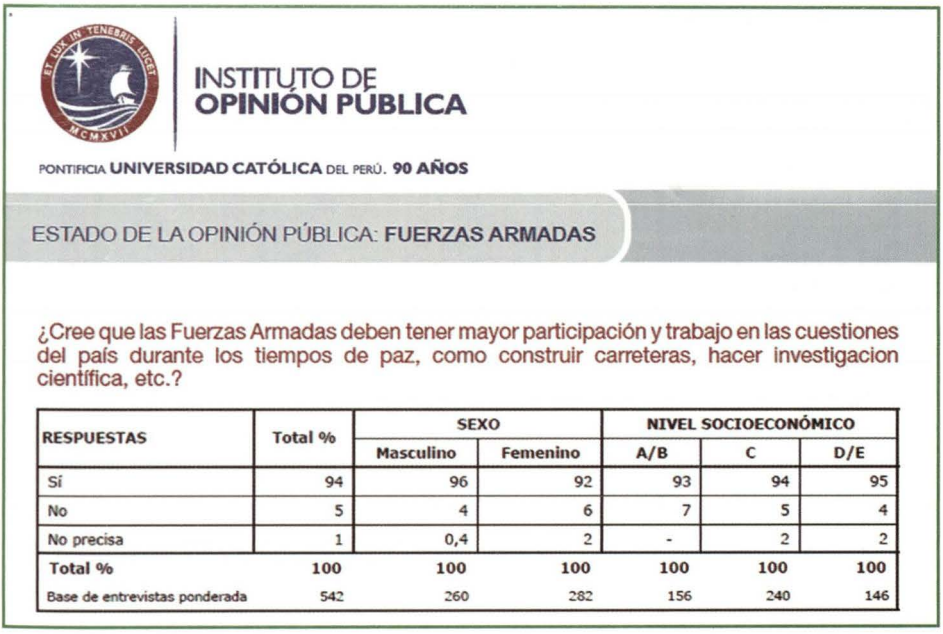
La estrategia de seguridad del Perú es defensiva-disuasiva. La acción militar a través de las FF. AA. es el último recurso que empleará el Estado peruano para actuar exclusivamente en su defensa. Las FF. AA. están regidas por valores éticos y morales; son modernas, flexibles, eficientes, eficaces y de acción conjunta, con capacidad para enfrentar las amenazas.

Ahora bien, interpretando dentro de las nuevas amenazas las consecuencias sociales que se devienen del incremento de la pobreza en las zonas marginales y de menor desarrollo, ya mencionadas a lo largo del proceso que manejamos, nos damos cuenta que tenemos que lidiar con nuevas guerras, siendo una de ellas la guerra económica para vencer a la pobreza, aportando a la inclusión social, en donde las FF. AA. y PNP deberán ahora estar preparadas con mayor preponderancia para cumplir con éxito la misión que se encomiende en este escenario.

Última Encuesta referente a las FF.AA.

La propuesta que se dará posteriormente obra en el Poder Legislativo como síntesis del planeamiento estratégico desarrollado; ella se circunscribe dentro de los alcances funcionales y dentro del terreno donde las fuerzas del orden prestan servicio con sus actividades profesionales. No es un sueño ni un recuerdo: es una proyección que no es ajena a la realidad, consolidando su respaldo estadísticamente en la última encuesta realizada 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., resaltando que hasta la fecha después de esta encuesta no se ha hecho ninguna similar y de tal magnitud.

Es así que los resultados de dicha encuesta dedicada a las FF. AA., nos dan un referente de cómo la opinión pública piensa acerca de nuestras instituciones, destacando que, 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.



INSTITUTO DE OPINIÓN PÚBLICA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. 90 AÑOS

ESTADO DE LA OPINIÓN PÚBLICA: **FUERZAS ARMADAS**

¿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

Sobre el asunto que tratamos es importante mencionar —pues resulta muy significativo— que en una de las preguntas el 94% de los encuestados considera 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; de allí el vivo reclamo de un rol más participativo en tiempos de paz.

Propuesta que incluye a la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional

Esta propuesta, que se ha viabilizado a través de un proyecto de ley en la Comisión de Defensa Nacional del Congreso de la República —mencionado en el proceso, pero no descrito, como lo haremos ahora—, se desarrolló con un sentido contrario a lo establecido en la formulación de planeamientos estratégicos; es decir, se hizo al revés, porque desde abajo hacia arriba era muy difícil convencer al sistema; por lo cual, se complicàba construir un escenario estratégico en condiciones normales, partiendo de una base con buenos cimientos, desde la parte experimental de campo, pasando a la etapa táctica, luego a la operacional; concluyendo con la estrategia, y, de ser factible, hacer que la pro-

puesta fuese considerada dentro de la gran estrategia nacional en el ámbito que se quiere abordar. Un camino muy largo, tedioso y poco transitable.

Por esta razón, y con conocimiento de causa de la experiencia de campo realizada, con resultados exitosos en lo político, económico y militar —que en su momento será motivo de un artículo posterior—, y opiniones favorables de los órganos competentes, necesariamente tendríamos que buscar la forma más rápida y efectiva, y esta era la de conseguir la voluntad y decisión política, con el fin de intentar que los gobernantes acojan las propuestas desarrolladas, intentando que el Estado coloque los candados al más alto nivel legal sobre la participación de las FF. AA. y PNP en el desarrollo, o, mejor dicho, de una forma específica, en la inclusión social de los menos favorecidos y de las zonas de menor desarrollo.

Todo el esquema predispuesto debe ser complementado con la participación de la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional (SEDENA), organismo que tiene radio de acción en este ámbito, y que fue creado posteriormente al trabajo desarrollado. Por esta razón debería considerarse adicionalmente su participación relevante, efectuando las modificaciones necesarias a la propuesta entregada, ya que la SEDENA se define, entre otras, como la entidad responsable de la gestión del Sistema de Defensa Nacional, con competencia en todo el territorio nacional; asimismo, articula el funcionamiento del citado Sistema con las entidades que lo conforman, siendo el ente responsable del Planeamiento Estratégico Integral de la Seguridad y Defensa Nacional, conforme al Planeamiento Estratégico Nacional desarrollado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), correspondiéndole la orientación, coordinación, supervisión y evaluación de la ejecución de las acciones en los campos de acción no militares para la Seguridad y Defensa Nacional.

La propuesta que se entregó, repetimos, fue canalizada luego en la Comisión de Defensa del Congreso de la República, que la transformó en un proyecto de dispositivo legal que mantienen en la Comisión: PL N°1330 "Proyecto de Ley Marco que establece la participación del sector Defensa y del Interior en el desarrollo y la inclusión social en el país en áreas de pobreza y zonas de frontera"; reiterando que este proyecto de ley debería incluir a la SEDENA, tal como lo planteamos a continuación:

Artículo 1° Objeto de la Ley

La presente Ley tiene como objeto establecer el marco de actuación del Sector Defensa, Sector Interior y las Instituciones a su cargo, así como la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional en el desarrollo social del país.



Participación del Congreso de la República en beneficio del desarrollo Nacional.

Artículo 2° Finalidad

Fortalecer la presencia del Estado en pos de la inclusión social de las poblaciones menos favorecidas, contando para este fin con el apoyo de los miembros de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú.

Artículo 3° Ámbito de participación

La participación de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional en el desarrollo social del país, se ejecuta, entre otras, dando prioridad a las zonas geográficas consideradas en situación de pobreza y en zonas de frontera.

Artículo 4° Del Consejo de Coordinación

Créase el Consejo de Coordinación para la participación de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional en el desarrollo y la inclusión social en el país, que será presidido por el Jefe de la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional e integrado por:

a) Viceministro de Políticas para la Defensa

b) Viceministro de Orden Interno

c) Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas

d) Comandante General del Ejército del Perú

e) Comandante General de la Marina de Guerra del Perú

f) Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú

g) Director General de la Policía Nacional del Perú

Dicho Consejo contará con una Secretaría Técnica que efectuará el apoyo técnico y ejecutará las decisiones de dicho organismo.

Artículo 5° De las funciones del Consejo de Coordinación

El Consejo de Coordinación tendrá como funciones:

a) Aprobar el plan de participación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú en el desarrollo social.

b) Dictar disposiciones específicas, a fin de preparar, concientizar, motivar e incentivar al personal, en su participación individual y/o colectiva, en proyectos y programas de desarrollo por la inclusión social en el país.

c) Priorizar las acciones a desarrollar, focalizando las áreas geográficas donde se llevará a cabo el apoyo de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.

d) Supervisar los programas y proyectos de desarrollo social que se ejecuten, así como el óptimo funcionamiento de los mismos.

e) Autorizar los convenios de colaboración a suscribirse con entidades públicas o privadas.

f) Designar al Secretario Técnico del Consejo.

g) Las demás que se consideren en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 6° De la integración al Sistema Nacional de Desarrollo e Inclusión Social:

La Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional, Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, a través del Ministerio de Defensa y el Ministerio del Interior, respectivamente, se integran al Sistema Nacional de Desarrollo Nacional e Inclusión Social (SINADIS), mediante un convenio de colaboración a suscribirse entre la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional, Ministerio de Defensa, Ministerio del Interior y Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, como ente rector del SINADIS; y teniendo en cuenta su implementación, se es-

tablecerán las modalidades y mecanismos para implementar la participación de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional en los programas y proyectos de desarrollo social.

Esperamos pronto poder escribir un artículo donde se constate que todos los planteamientos presentados y otros aportes que se puedan incluir para mejorarlos, se estén ejecutando por el bienestar general, y en beneficio de la "Inclusión Social, Seguridad, Defensa, y Desarrollo Nacional", en concordancia con lo ordenado por el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.

Referencias

1. http://frentereformistappc.blogspot.com/2006/06/como-conseguir-una-vision-de-futuro-ii.html
2. Leiva Lavalle, Jose. Pensamiento y Práctica de la Planificación en América Latina. Gestión Pública Nro.75. 59 pp. Marzo 2012
3. http://prospectiva.blogspot.com.br/
4. Dr. Castro Contreras, Jaime. (2006). "Aportes para una nueva visión de la Defensa y la Seguridad Nacional", Ediciones Culturales e Impresiones Lecting. 111 pp.
5. Encuesta realizada por el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú, referente a las Fuerzas Amadas.





La Cadena de Valor en la Industria Naval del Perú



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL

"El término cadena de valor se refiere al concepto de que una compañía, en este caso los astilleros, integran una cadena de actividades que transforman los insumos y recursos en productos que valoran los usuarios finales"...

Introducción

La cadena de valor se remonta a mediados de los años 80, cuando se trataba de optimizar la gestión de las empresas inicialmente orientadas a productos tangibles y entrega de bienes, como la industria automotriz, aeronáutica, informática, naval, entre otras; siendo estas actividades intensivas en recursos humanos, de infraestructura, tecnológicos, de capital intelectual, financieros, logísticos, etc. El concepto académico lo define como la suma de los beneficios percibidos que el cliente recibe, menos los costos percibidos por él al adquirir y usar un producto o servicio. La cadena de valor es esencialmente una forma de análisis de la actividad empresarial mediante la cual descomponemos una empresa en sus partes constitutivas, buscando identificar fuentes de ventaja competitiva en aquellas actividades generadoras de valor. Esa ventaja competitiva se logra cuando la empresa desarrolla e integra las actividades de su cadena de valor de forma menos costosa y mejor diferenciada que sus competidores. Por consiguiente, la cadena de valor de una empresa está conformada por todas sus actividades generadoras de valor agregado y por los márgenes que estas aportan.

La Industria naval en el Perú

La citada actividad industrial tiene sus inicios históricos en el año 1845, con la creación de la factoría naval, donde se realizaron las primeras construcciones para el Estado y particulares; en años posteriores, el arsenal adquirió diques para el mantenimiento de la escuadra. En el transcurrir del tiempo, específicamente en los años cincuenta, se crea el Servicio Industrial de la Marina, y por esa época comienzan a aparecer en el litoral otros astilleros, producto del desarrollo industrial pesquero en el Perú.

Entre las principales características de la industria, hacemos mención:

Consiste en la elaboración de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos, para este fin, conceptualizado como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene un estado de todas las actividades relacionadas con el uso del mar.

El sector enfrenta una demanda derivada del nivel de actividad y rentabilidad de otros mercados (transporte, pesca, petróleo, servicios de defensa, y seguridad, investigación, turismo, etc.).

El establecimiento productivo típico en el astillero, dotado con mecanismos de lanzamiento y/o puesta en seco de embarcaciones.

Instalaciones adecuadas donde se construye el casco y se efectúa el armamento de distintos componentes, muchos de los cuales son a su vez bienes de capital provistos por otros sectores de la industria: motores, generadores eléctricos, grúas, unidades hidráulicas, electrónica, entre otros.

La construcción, modificación y la reparación de embarcaciones se apoyan en la industria de proveedores de material y equipamiento (planchas de acero naval, soldadura, pintura, motores, generadores, equipos eléctricos y electrónicos, etc.), así como el empleo de mano de obra calificada propia o a través de terceros.

El buque es un producto singular cuyas especificaciones técnicas son definidas por el armador y el astillero, en donde puede darse la producción seriada.

El diseño de embarcaciones requiere de análisis exhaustivos y soluciones técnicas. (Proyecto de ingeniería)

Un buque es un bien de alto valor unitario cuya construcción demanda lapsos por lo general más prolongados que los de otros bienes de capital.



La industria naval, como es característico en ella, entrega bienes de larga duración.

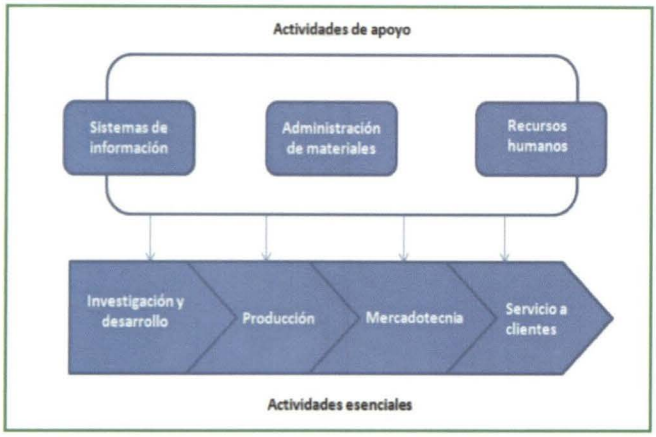
Es una industria de capital y mano de obra intensiva y usuaria de mano de obra altamente calificada.

Para lograr que los diferentes procesos realizados en los astilleros logren brindar al usuario final o armador una embarcación, deben contar con componentes que les permitan literalmente transformar el acero y equiparlo para suministrar finalmente una plataforma que satisfaga los requerimientos operacionales y/o comerciales.

Entre los diferentes procesos podemos identificar los relacionados directamente: como el desarrollo de la ingeniería base para el inicio de cualquier producto; la logística propia para la adquisición y acopio de materiales necesarios, tales como el acero y maquinarias (como por ejemplo, motores, generadores, sistemas de armas, entre otros); el proceso productivo para elaboración de módulos y erección de los mismos. Otros conceptos, como la captación del armador y su respectiva fidelización, son partes inherentes de la industria propia en sí; nada de lo comentado anteriormente sería factible si no hubiera elementos de soporte, como una infraestructura apropiada que facilite el flujo de materiales y su respectiva transformación; tecnologías de información apropiadas, como ERP para apoyo y control de la gestión; más el capital intelectual necesario y cada vez más reconocido en esta época. Lo expuesto anteriormente fue conceptualizado en los años ochenta y denominado cadena de valor.

La cadena de valor: el concepto

El término cadena de valor se refiere al concepto de que una compañía, en este caso los astilleros, integran una cadena de actividades que transforman los insumos y recursos en productos que valoran los usuarios finales, para este fin los armadores. El proceso de transformación implica una serie de actividades primarias y de apoyo que agregan valor al producto final, específicamente, una carena, reparación y construcción de embarcaciones de mediano y alto bordo.



Cadena de valor conceptual. (Porter, 1985)

Para tal fin se divide en actividades esenciales y de apoyo, esbozadas en la figura 1. Citado por Hill (2004) y adaptado de Porter (1985).

Las actividades esenciales son aquellas que se relacionan con el diseño, creación y entrega del producto, su mercadotecnia y su servicio de atención al cliente y posterior a la venta. Las actividades esenciales se desglosan en cuatro funciones: investigación y desarrollo, producción, mercadotecnia y ventas, y servicio a clientes; con relación a las actividades de apoyo, estas suministran los insumos necesarios para ejecutar las actividades esenciales. En general, se desglosan en cuatro funciones: manejo de material (logística), recursos humanos, sistemas de información e infraestructura de la compañía.

Aplicación del Modelo

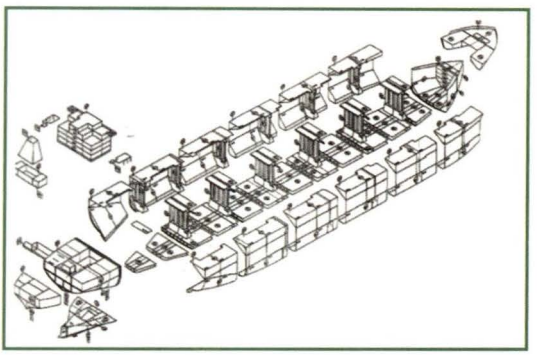
El concepto de modelo está definido como una abstracción de la realidad, que se elabora para facilitar su comprensión y estudio, que permite ver de forma clara y sencilla las distintas variables y las relaciones que se establecen entre ellas. (Contador, 1996)

Con relación a los párrafos anteriores procederemos a conceptualizar los componentes y aplicar posteriormente el modelo de la industria, teniendo como elementos de análisis los eslabones de la cadena de valor; sin embargo, es necesario, antes de iniciar la descripción y aplicación del modelo, manifestar que el punto de partida es identificar el segmento en que participan los astilleros. En este caso orientaremos los análisis a los segmentos de construcción y reparación.

Actividades esenciales

Consideramos las siguientes:

Investigación y desarrollo: en este componente podemos situar a los departamentos de diseño, donde se desarrolla la información técnica en sus distintos niveles para facilitar la etapa constructiva, en la que hacemos mención a los sistemas, estructuras y equipamiento en general.



Desarrollo de información técnica que facilite los procesos de construcción y logística.

Producción: en este eslabón ubicamos los procesos netamente productivos, para crear el bien y/o servicio por medio de los diferentes medios de transformación. En estos podemos situar a las principales actividades, como tratamiento superficial, corte, soldado, erección, acabados, montaje de equipos y sistemas efectuados por los diferentes talleres, considerando tecnologías propias de la empresa; en adición, consideramos el empleo del concepto de tercerización para aquellas actividades que por motivo de la demanda deban ser atendidas por otros.

Mercadotecnia: en esta etapa se considera el esfuerzo que realiza el astillero para el posicionamiento de la marca y la publicidad; esto puede aumentar el valor que los armadores perciben en un producto y/o servicio.

Servicio a clientes: en este concepto consideramos el servicio postventa, que es una capacidad de atención muy valiosa en este segmento de la industria, por los tiempos muertos que podrían ocasionar costos elevados.

Actividades de apoyo

Proporcionan los insumos necesarios que permiten que se lleven a cabo las actividades esenciales; siendo estas las siguientes:



La industria está orientada a alcanzar altos niveles de seguridad y minimizar el impacto ambiental.

Manejo de materiales: la gestión de este concepto, denominada logística por otros autores, analiza el flujo del material físico a través de la cadena, desde su adquisición hasta la producción y respectiva entrega. La optimización de esta actividad puede reducir considerablemente los costos para el astillero.

Recursos humanos: implica que el personal esté capacitado, motivado y compensado adecuadamente para realizar sus tareas; aquí desempeña un rol un nuevo concepto, denominado el ambiente laboral o entorno apropiado para ejecutar las labores. Es quizás un componente crítico, puesto que los profesionales que laboran en este medio son escasos.

Sistemas de información: considera el contar con sistemas electrónicos capaces de llevar a cabo el manejo de inventarios, seguimiento de ventas, consultas, entre otros.

Infraestructura de la compañía: contexto amplio que abarca estructura, sistemas de control y cultura organizacional.

Habiendo realizado la descripción de los componentes, procederemos a preparar una matriz empleando la escala de Likert, para poder determinar qué eslabones tienen una mayor participación y, por ende, tener una visualización mayor del resultado.

Actividades esenciales

Astillero	Investigación y desarrollo	Producción	Mercadotecnia	Servicio a clientes
SIMA PERÚ	1	1	1	1
ASTASA	3	2	2	1
ASPASA	5	2	2	1
MAGGIOLO S.A.	3	2	2	3

Actividades de apoyo

Astillero	Sistemas de información	Administración de materiales	Recursos humanos	Infraestructura
SIMA PERÚ	2	2	3	2
ASTASA	4	4	2	4
ASPASA	3	3	3	3
MAGGIOLO S.A.	2	3	1	3



La gestión del suministro logístico de equipos en forma eficiente garantiza el logro de metas económicas del astillero.



Carena de Draga en Dique Flotante ADF-104.

Para el análisis de los diferentes cuadros se consideró la siguiente escala, en función a si las actividades generan valor:

Totalmente en desacuerdo: 5 pts.

En desacuerdo: 4 pts.

Ni de acuerdo ni en desacuerdo: 3 pts.

De acuerdo: 2 pts.

Totalmente de acuerdo: 1 pt.

Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, podemos concluir lo siguiente:

La industria naval es altamente competitiva y altamente intensiva en recursos humanos, materiales, tecnológicos e infraestructura.

Los datos y resultados reflejados en las respectivas matrices sitúan a los Servicios Industriales de la Marina en el liderazgo en esta actividad productiva, integrando los diferentes procesos que conforman la respectiva cadena.



La industria está orientada a alcanzar altos niveles de seguridad y minimizar el impacto ambiental.

Entre las principales capacidades podemos hacer mención del departamento de investigación y desarrollo; logrando dar el soporte necesario para la concepción del proyecto y el desarrollo de los diferentes sistemas que integran las plataformas.

Las actividades iniciales propias de producción, como son el arenado, pintado, calderería, soldadura, para la transformación del acero y su posterior instalación o ensamble, son capacidades propias de un astillero; sin embargo, estas pueden ser tercerizadas a otras compañías, cumpliendo las exigencias propias de los astilleros, siendo un factor determinante si estas cumplen con las normativas vigentes relacionadas al medio ambiente y seguridad.

La globalización permitió la integración del proceso productivo y la logística en los segmentos industriales; el suministro de equipos propios para la industria, relacionado con la construcción naval, como lo son los motores, generadores, tableros eléctricos, equipos de puente, entre otros, está garantizado, cumpliendo los términos comerciales establecidos.

Recomendaciones

Los astilleros deberán contar con un aparato logístico que les permita optimizar este proceso dentro de la cadena de valor, siendo un componente primordial, en adición a los respectivos recursos financieros y comerciales que darán el soporte para este eslabón.

De no contar con una oficina de investigación y desarrollo acorde con el escenario actual y proyectándose a futuro, deberán suplir esta citada falencia con tercerizaciones a otras compañías dedicadas a este rubro, con los riesgos que esta actividad pueda traer. Este punto puede ser considerado crítico para el éxito de la cadena de valor.

Las empresas deberán tener una metodología que garantice una óptima contratación de proveedores de servicios, dentro de los propios estándares de calidad del mercado y propios del rubro, con la finalidad de que estas puedan suplir a aquellos eslabones que lo requieran.

Referencias

1. Contador, J. (1996). Modelo para aumentar a competitividade industrial. São Paulo, Editora afiliada.
2. Hill, C. (2004). Administración estratégica. 6ª Edición. McGraw Hill.
3. Porter, M. (1985). Ventaja Competitiva: Crear y sostener un rendimiento superior. Nueva York.
4. http://www.ict.edu.mx/acervo_bibliotecologia_escalas_Escala%20de%



Una feliz toma de decisiones



Capitán de Fragata
ENRIQUE LLOSA ROJAS

Estimados Amigos

Es para mí, motivo de suma complacencia, el relatar los hechos que acontecieron hace 43 años, allá por 1970, a bordo del BAP "Amazonas", en la localidad de "Masisea", durante el pintoresco y patriótico viaje de acción cívica al río Alto Ucayali. Travesía programada por la Comandancia General de la V Zona Naval, al mando de su Comandante General, en ese entonces el Contralmirante Luis López de Castilla, y su segundo en el comando, el Capitán de Navío Jaime Saavedra Pinón, Jefe de su Estado Mayor, en acatamiento de la acostumbrada mística de la Marina de Guerra del Perú, que constantemente y a través de sus Unidades fluviales y tripulaciones con vocación de servicio, prestan ayuda efectiva y constante a las poblaciones rivereñas de nuestra vasta Amazonia.

En esta ocasión comandaban el BAP "Amazonas" el entonces Tte. 1º César Villar Chirinos, y como su segundo el Alférez de Fragata Javier Salerno Gálvez; dos dignos caballeros de buena estirpe marinera y enriquecidos por el sentimiento de cristiana fraternidad a sus semejantes, aprendido desde niños en sus hogares y en sus juveniles años como cadetes de nuestra gloriosa *Alma Mater,* la Escuela Naval del Perú.

Como miembros del cuerpo de Sanidad Naval, viajaban con igual entusiasmo el entonces Tte. 1º SN-Médico Cirujano Lorenzo Vargas Alfaro y el Tte. 2º SN-Odontólogo Enrique Llosa Rojas; dos galenos egresados de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y con una excelente formación académica profesional en universidades y hospitales de los EE. UU., Europa y Brasil, con una profunda identificación con la Marina de Grau.

Hablar de nuestro personal a bordo y de sus cualidades me llevaría varias páginas de gratas vivencias marineras, y tan solo puedo recordar después del largo tiempo trascurrido a algunos, como el TC 2º Amasifuén, el OM3 Panduro, el OM2 Chipana y otros, que se turnaban en las guardias en el puente de comando, al pie del timón, y con el ojo avisor, encontrando en el río los canales seguros en plena oscuridad, evitando los bajos de arena del caudaloso río Alto Ucayali.

Era un equipo naval completamente identificado con su Comandante, el hoy desaparecido Capitán de Corbeta César Villar Chirinos, que en la gloria de Dios se encuentre y al lado del Gran Almirante Grau, navegando en las aguas tranquilas de la eternidad. Los hechos que a continuación voy a relatarles fueron vivencias positivas que quedarán para el recuerdo de los que en ese momento participamos: la persona a la que se le salvó la vida y el equipo quirúrgico de urgencia que optó por "Una Feliz Toma de Decisiones" de operar a bordo de una Unidad Naval de Combate.



Ordena Kike: Javo, aquí en el zampan y en pleno río Ucayali yo soy tu segundo Comandante; así que sigue remando bajo mis órdenes... ¡Ja, ja!.
Contesta Javo: Kike, si te me insubordinas, te lanzo al río, para que le saques los dientes a las pirañas... ¡Ja ja ja!.

Eran las 10:45 am de un hermoso día de enero del año 1970, cuando el BAP "Amazonas" se encontraba encostado en el amarradero del poblado ribereño de Masisea, en el Alto Ucayali, y como era de su buena costumbre, nuestro médico cirujano de a bordo, junto con el enfermero naval (antes se les conocía como Sanitarios Navales) desembarcaron y fueron conducidos por las autoridades del lugar a visitar en sus casas a los pacientes cuyo estado de salud les impedía acercarse a bordo para recibir la ayuda médico-dental y las medicinas indicadas para el caso. Aconteció que una señora de la localidad, de nombre María, de aproximadamente unos 27 a 28 años de edad, presentaba un cuadro agudo de apendicitis, por lo cual el Dr. Vargas, por medio del equipo de radio de a bordo, llamó de urgencia a la estación de radio de la Base Naval de Nanay para solicitar el respectivo permiso para proceder; no obstante, la comunicación no se pudo lograr, por ser día domingo y porque las comunicaciones estaban con interferencia, producto del mal tiempo. Debido a este hecho, nuestro galeno responsable llamó por radio a Lima, al Jefe de Servicio del Hospital Naval, para efectuar las coordinaciones necesarias, que se truncaron porque se agotó la batería de la radio de a bordo. Ante tal situación de estar



Un equipo de salud con espíritu naval. Tte. 1º SN-MC Lorenzo Vargas Alfaro (lado derecho). Tte. 2º SN-O Enrique Llosa Rojas (lado izquierdo).

incomunicados y la gravedad de la paciente que así lo requería, se tomó la feliz y valiente decisión de operar de inmediato, calculando que de evacuarse a dicha paciente en deslizador hubiera tomado casi 10 horas en llegar al centro de salud más cercano con infraestructura para cirugía mayor. Sin comunicación y aislados completamente en plena selva, en base a la experiencia médico-quirúrgica del Dr. Vargas, que venía recientemente de un avanzado entrenamiento quirúrgico en varios hospitales de EE. UU., con una vasta experiencia y numerosa casuística al respecto, siendo jefe del Servicio de Cirugía de la Sanidad Naval de la 5ta. Zona Naval de Iquitos, es que se tomó la responsabilidad de operar. Es interesante mencionar que para tal fin se convirtió la cámara de oficiales de a bordo en una improvisada sala de operaciones de urgencia, con dos colchones limpios sobre la mesa del rancho y sábanas esterilizadas en la enfermería; asimismo, la desinfección del ambiente de pisos, lumbreras y mamparos se hizo con sablón.

El equipo estaba formado de la siguiente manera:

Cirujano	:	Tte. 1º SN-MC Lorenzo Vargas Alfaro
1er. Asistente	:	Tte. 2º SN-O Enrique Llosa Rojas
2do. Asistente	:	Sr. David Olive (Fotógrafo profesional contratado por la Comandancia de la V Zona Naval para lograr tomas importantes de la Acción Cívica de la Marina, y que además tenía una vasta experiencia en apoyo a heridos en combate, por haber intervenido con éxito como corresponsal de los EE. UU. en la Guerra de Corea).

El Teniente Villar y el Alférez Salerno, en un acto de solidaridad fraterna, a pesar del cargo de comando de que venían precedidos, estaban encargados de secar con una gasa estelarizada, y portando guantes quirúrgicos, el sudor de la frente de los diligentes cirujanos, pues no nos olvidemos que la tempe-



Paciente examinada por el Dr. Vargas, momentos previos a la operación quirúrgica de apendicitis.

ratura en esos momentos era de más de 29º C a la sombra. Como no se contaba con el instrumental adecuado para tal fin, improvisamos tenedores y cucharones de metal como instrumentos de tracción de tejidos tipo *Farabef,* que luego de una prudencial esterilización nos fueron muy útiles; en fin, nos las ingeniamos para salir adelante en nuestro apostolado cristiano de salvar una vida, ya que, de no haber sido así, hubiera desembocado en una rotura del apéndice y un cuadro agudo de peritonitis, con fatales consecuencias para la paciente, que urgía de auxilio médico quirúrgico inmediato.

Es gracioso ver a todo el equipo de operadores y asistentes en ropa interior recién lavada, descalzos, con bolsas de plástico amarradas a los pies, luego de haberse bañado como cuatro veces seguidas con jabón carbólico y desinfectadas las manos con alcohol yodado, trabajando con la seguridad de la experiencia adquirida en años anteriores, como si estuvieran en una sala quirúrgica de nuestro querido Hospital Naval del Callao y orgullosos de aceptar con responsabilidad el reto adquirido.

Mi trabajo consistía en pasar al cirujano el instrumental quirúrgico en forma adecuada y enérgica, para que él sintiera en sus manos dicha herramienta de trabajo, que por la rapidez del tiempo contemplado tenía que ser precisa y sin equivocaciones. También, otra de mis responsabilidades en ese momento era cortar los hilos de sutura, de modo que ello permitiera una feliz hemostasia y control del sangrado. Nuestro común amigo, el Sr. Olive, se encargaba de traccionar los tejidos con los improvisados *Farabef*



Tte. 1º SN-MC Lorenzo Vargas Alfaro (lado izquierdo, como Cirujano) Tte. 2º SN-O Enrique Llosa Rojas (lado derecho, como 1er. Asistente) Sr. David Olive (fotógrafo: lado derecho, al fondo)

y secar muy suavemente con gasa las zonas de sangrado. El momento más emocionante fue cuando ingresamos a la cavidad abdominal y el Dr. Vargas procedió a la exploración quirúrgica del caso; gran sorpresa nos dio encontrarnos con una apendicitis retro cecal. Tuve que aprender en ese momento a colaborar con el operador en el acto de ligar ciertos tejidos al ligamento de Cooper; en fin, terminologías médicas que no van con mi especialidad dental, pero yo creo que siempre se aprende algo y se anota en nuestra libreta personal de cultura general. Estoy firmemente convencido, mis queridos amigos, que todos en ese momento actuamos con firmeza, con mucha humildad, con un alto sentido de responsabilidad y una Mística Naval y Cristiana, con la felicidad de ver que a los dos días de operada, la paciente daba sus primeros pasos sin dolores ni fiebre, con la herida que cicatrizaba, y agradeciendo a la Marina de Guerra del Perú, representada por su Sanidad Naval en la Amazonía, el estar con vida al lado de sus tres pequeños hijos y su esposo shipibo, que no paraba de decir en su dialecto nativo: "Apti bacti baricmia", que quiere decir: "Gracias, muchas gracias, amigos buenos". Así, de esta manera, nuestra amada Institución cumplió un rol de amistad y cordial fraternidad con los humildes pobladores de nuestra vasta Amazonía.



La paciente es evacuada a su domicilio en perfecto estado de salud.



El autor de la nota, luego de colaborar en la parte médica, se dedicó a sus labores profesionales dando apoyo de su especialidad en la comunidad shipiba de la localidad de Masisea, en el río Alto Ucayali.

"Bravo, Zulú" a tan noble y valiente toma de decisiones.



Una aproximación a los Procedimientos Atípicos de la Guerra



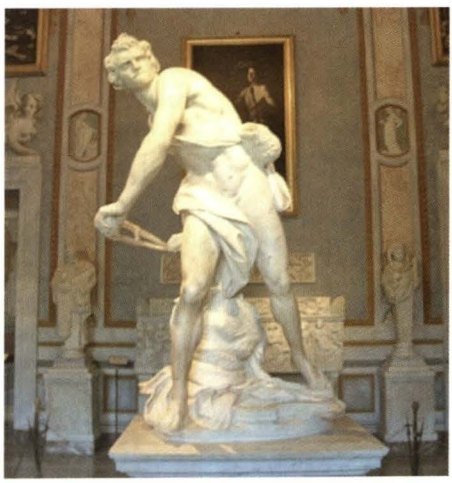
Capitán de Fragata
ENRIQUE TAPIA MELÉNDEZ

"El primero, el supremo, el acto de juicio de mayor alcance del hombre de estado y del comandante, es establecer el tipo de guerra en la cual se está embarcando. No equivocarlo ni tratar de cambiarlo por algo que sea extraño a su naturaleza". Carl Von Clausewitz

La Guerra Asimétrica es una tipología de guerra caracterizada por una gran desproporción de medios militares entre las fuerzas beligerantes, lo que obliga al bando más débil a practicar formas no tradicionales de combate. Estas formas son entendidas como: *Procedimientos Atípicos de la Guerra.*

La palabra ***atípico,*** de acuerdo con el diccionario, significa: aquello que se aparta de las características representativas del género al que pertenece o que no corresponde a los modelos conocidos y que se aparta de lo típico o de lo regular.

Sergio Eissa (2010) expone lo indicado por Harry Summers, Coronel de Infantería del Ejército de los Estados Unidos y analista de la Guerra de Vietnam: "[...] *en abril de 1975 sostuvo conversaciones con los líderes norvietnamitas a quienes les dijo: 'Ustedes saben que nunca podrán*



El David de Bernini, en el momento justo, en que utilizará su honda contra Goliath, el ejemplo más antiguo de Conflicto asimétrico.

Las nuevas definiciones, conceptos y teorías acerca de la evolución de la Guerra, están aún en debate y no han sido aceptadas de forma concluyente

vencernos en una batalla'. La respuesta de la contraparte fue: 'Puede ser, pero eso es absolutamente irrelevante'". Este pensamiento indica que el conflicto asimétrico muchas veces no contempla ganar batallas que conlleven la victoria final, sino más bien, busca disuadir al enemigo de continuar su accionar y vencerlo por agotamiento.

En los últimos años se han desarrollado diferentes teorías y conceptos que buscan encontrar una causalidad en los diferentes conflictos modernos, e inclusive intentan predecir cómo serán las *Guerras del Futuro.* Las nuevas teorías de la guerra se apoyan en el estudio de los conflictos armados relativamente recientes, como: Vietnam, Afganistán, Somalia, Chechenia, Irak, etc. Según Colin Grey (2002), una constante en el análisis de los conflictos asimétricos es la identificación de nuevas dimensiones del poder militar y la propuesta de un nuevo empleo para las unidades militares, para hacer frente a escenarios y amenazas asimétricas.

En ese sentido, Donald Rumsfeld (2002) indica que en este proceso de evolución doctrinal las Unidades de Fuerzas Especiales son las que han desarrollado el mayor protagonismo en los combates contemporáneos, donde se requieren fuerzas flexibles, con capacidad para desarrollar variadas operaciones militares en un corto período y en distintos escenarios, lejos de sus bases de origen, privilegiando los principios de economía de fuerzas y de libertad de acción; reduciendo el riesgo de daños colaterales, operando en unidades pequeñas, con un alto grado de interoperabilidad y de proyección inmediata. En sí, son unidades más adaptativas para desenvolverse eficientemente en guerra no convencional.

Las nuevas definiciones, conceptos y teorías acerca de la evolución de la Guerra, están aún en debate y no han sido aceptadas de forma concluyente, razón por la cual es conveniente realizar una revisión de las diferentes tipologías de guerra existentes; información que será necesaria para realizar una aproximación al empleo de procedimientos atípicos en un conflicto asimétrico.

La Guerra

La Guerra es tan antigua como el hombre mismo, y está arraigada en lo profundo de su ser. La Guerra, como toda actividad humana, ha venido cambiando a lo largo del tiempo las estrategias, las armas que se utilizan, los motivos que las generan y también los procedimientos tácticos de combate.



Equipo SEAL, de la US. NAVY, en Vietnam.

Reinhard Suhren, en el prólogo del libro Así fue la Guerra Submarina, de Harald Bush, indica que: *"La guerra es siempre cruel. Antes de estallar nos sobrecoge con el temor, durante ella nos fustiga con el dolor y la muerte, y al final nos corroe con la duda; sin embargo, dadas las limitaciones de nuestra condición humana, es muy difícil que terminemos con tan despiadado azote"*. Este pensamiento describe a la Guerra como un flagelo constante en el pasado, presente y futuro de la humanidad, que obedece principalmente a una condición inherente en el ser humano: su agresividad.

En las últimas décadas ha habido un esfuerzo no productivo por humanizar las guerras, por vencer al enemigo sin un excesivo uso de la fuerza o por disuadir al agresor mediante la implantación de políticas defensivas o pacifistas. Para lo cual Clausewitz expone:

"La guerra es un asunto tan peligroso que los errores debidos a la benevolencia son los peores de todos. El empleo máximo de la fuerza no es, de ningún modo, incompatible con el empleo simultáneo del intelecto. Si uno de los bandos utiliza la fuerza sin remordimiento y no se detiene ante el derramamiento de sangre, al tiempo que el otro se contiene, aquel bando obtendrá ventaja. Aquel bando obligará al otro a reaccionar, cada uno arrastrará al contrario a situaciones extremas, y los únicos factores limitativos serán las contrapartidas propias de la guerra [...]. Introducir el principio de moderación en la teoría de la guerra siempre conduce al absurdo lógico".

Este pensamiento nos indica finalmente que la Guerra es el asunto más serio que existe y que el enemigo no debe ser subestimado; así mismo, no debe suponerse que el enemigo se contendrá, respetará normas humanitarias o actuará benevolentemente. Un escenario de derrota en una guerra, compromete el desarrollo de todo un pueblo hacia la obtención de un mayor bienestar de vida. Por lo que, una situación de conflicto manifiesto debe ser asumida con toda prioridad, en los niveles políticos, económicos, sociales y militares de una nación.

Guerra de Baja Intensidad

El concepto de Guerra de Baja Intensidad (GBI) fue desarrollado por las Fuerzas Armadas norteamericanas, para enfrentar conflictos aislados en países del tercer mundo (conflictos militares cortos, terrorismo, subversión, conflictos internos, guerra de guerrillas, insurrecciones, guerras civiles, guerra encubierta, operaciones paramilitares, etc.). Este tipo de guerra trata de la aplicación limitada de la fuerza, para someter a un adversario irregular.

En este concepto también se considera que una escalada en el empleo de mayores recursos económicos y medios materiales, llevaría a una guerra de *mediana intensidad.* Mientras que una escalada hacia un conflicto contra otra potencia, de las mismas o similares capacidades militares, sería considerada una guerra de alta intensidad.

Guerra sin Restricciones

Esta teoría, conceptualizada por los Coroneles chinos Quiao Liang y Wang Xiangsui, en 1999, en su obra *Unrestricted Warfare,* contempla el empleo de cualquier tipo de guerra, táctica o procedimiento, sin contemplar objeciones éticas o morales, frente a un enemigo tecnológicamente y militarmente muy superior. Esta teoría es interesante, debido a que los militares chinos, autores de esta teoría e integrantes de una de las Fuerzas Armadas más poderosas del mundo, conceptúan que un conflicto con EE. UU. les sería desventajoso. Razón por la cual no pierden de vista los procedimientos atípicos a emplearse en un conflicto asimétrico.

Resumidamente, se trata de enfrentar a un enemigo más poderoso, manipulando diferentes tipos de guerra o combinándolos convenientemente. Entre los tipos



Artefactos explosivos improvisados o IED (del inglés Improvised Explosive Device), empleados, en la Guerra de Irak, para realizar trampas explosivas

de guerra conceptualizados en esta teoría, se hallan: guerra cultural, guerra de drogas, guerra financiera, guerra mediática, guerra de internet, guerra psicológica, guerra de recursos, guerra ambiental, etc. En todas ellas se busca realizar ataques integrados contra vulnerabilidades detectadas en el enemigo, que no necesariamente estén presentes en su aparato militar.

Este pensamiento nos indica finalmente que la Guerra es el asunto más serio que existe y que el enemigo no debe ser subestimado.

Guerra de Guerrillas

Es el enfrentamiento entre un ejército regular y una agrupación de hombres organizados para realizar ataques coordinados, ataques sorpresa, golpes de mano, sabotajes, ataque a convoyes y suministros de la fuerza militar invasora. Esta forma de guerra tiene por característica principal no enfrentar al rival abiertamente o frontalmente, debido a que la diferencia de fuerzas es manifiesta. Históricamente, estas guerras fueron protagonizadas por voluntarios, irregulares y milicias, que eran agrupaciones cívico-militares que se formaban a causa de la insuficiencia o ausencia de un ejército regular.

Guerra Híbrida

Frank Hoffman, ex oficial del Cuerpo de Marines, sostiene que la Guerra Híbrida es básicamente el empleo simultáneo de métodos de guerra convencional y no convencional. Este tipo de guerra, dice Hoffman, puede ser llevada a cabo por los estados, llevando paralelamente y fusionando las diferentes tácticas (regulares e irregulares) en una sola fuerza y en un mismo campo de batalla.



Partisanos Soviéticos tras las líneas enemigas Germanas (Bielorrusia 1943).

Terrorismo

La definición empleada por EE. UU. es: *"[...] violencia premeditada y motivada políticamente, perpetrada en contra de objetivos no combatientes (incluye personal civil y militar desarmado en el momento del incidente) por parte de grupos sub nacionales o agentes clandestinos y cuya intención, por lo regular, es influenciar al público".*

Guerra Asimétrica

La Guerra asimétrica se presenta como la innovación bélica recurrente en los conflictos posteriores a la Segunda Guerra Mundial; este tipo de guerra se lleva a cabo entre contendientes de capacidades militares normalmente distintas, diferentes y desproporcionadas. Para el bando más débil, la clave en este tipo de guerra es evitar enfrentar aquello en lo que se han especializado los ejércitos a través de los años: el combate abierto y frontal.

Alguno de los bandos buscará vencer utilizando su fuerza militar de forma abierta en un espacio de tiempo y lugar determinados. Su oponente, en cambio, tratará de desgastar, debilitar y obtener ventajas, actuando de forma

no convencional mediante la obtención de éxitos puntuales que debiliten la moral del adversario, buscando el agotamiento del enemigo, por prolongación del conflicto. (Cabrerizo, 2002, p. 6)

En 1992, Paul F. Herman Jr. definió así la Guerra asimétrica:

"Conjunto de prácticas operacionales que tienen por objeto negar las ventajas y explotar las debilidades (del más fuerte), antes que buscar enfrentamientos directos. Los conceptos y movimientos asimétricos buscan emplear el medio ambiente físico y las capacidades militares en formas atípicas y presumiblemente no anticipadas por estructuras militares bien establecidas, tomándolas, por ende, desbalanceadas y no preparadas". (Cabrerizo, 2002, p. 4)

Los procedimientos o formas atípicas aplicables a un conflicto asimétrico, pueden detallarse de la siguiente manera:

1. Evitar la confrontación donde el adversario tiene fortalezas, y explotar las áreas vulnerables del enemigo.
2. Obtención de un efecto favorable y desproporcionado respecto a la inversión militar (empleo de armas eficientes y baratas, contra equipo militar enemigo costoso).
3. Afectación directa de la voluntad de lucha del enemigo.
4. Empleo de tácticas de combate desconocidas, inesperadas e innovadoras.
5. Acciones y golpes de alto impacto al enemigo. Acciones directas que quiebren la sensación de seguridad del enemigo.
6. Ante la carencia de radares y tecnologías de comunicación, utilizar alarmas tempranas, en una red humana convenientemente dispuesta.
7. Empleo de una dirección centralizada, que es complementada por una estructura operativa descentralizada y con altos grados de autonomía, para unidades de combate especializadas.
8. Empleo adecuado del terreno, acondicionándolo en puntos favorables, tanto para atacar como para ocultarse.
9. Empleo de zonas urbanas, agrícolas o costeras, donde se permita mimetizarse con la población, posibilitando la degradación enemiga.
10. Empleo masivo de armas relativamente baratas, pero efectivas, como: misiles portátiles, lanchas rápidas, explosivos, armas automáticas, armas antiaéreas, francotiradores, etc., privilegiando el alcance y la letalidad.

11. Incautar y apropiarse de pertrechos y armas militares enemigas, para usarlas en su contra.
12. Contar con el apoyo de la población.
13. Negarle al enemigo la posibilidad de abastecimiento en territorio propio.
14. Atacar líneas de abastecimiento enemigo.
15. Empleo de medidas de engaño para distraer esfuerzos enemigos.

Conclusiones

Hoy en día las Fuerzas Armadas de los Estados presentan grandes desequilibrios entre sí, debido principalmente a las diferencias políticas, económicas, sociales y tecnológicas, de cada país. Esta situación, sumada a los conflictos internos de orden insurgente, ha promovido el desarrollo de nuevas formas de conflicto que desafían la perspectiva convencional de la guerra.



Vehículo blindado Estadounidense Bradley destruido por un IED.

Para el enfrentamiento militar asimétrico entre estados, no existe una doctrina fija que permita trazar la forma estratégica, operacional o táctica de responder a la gran cantidad de posibles situaciones en los diferentes teatros de guerra. Sin embargo, los procedimientos atípicos son herramientas tácticas aplicables en un conflicto asimétrico, donde no exista otra forma posible de respuesta, debido a la carencia de medios militares para hacer frente a la amenaza.

Ser el actor más débil en un conflicto asimétrico, sin duda es una situación indeseada. Sin embargo, esta posibilidad existe y obliga a las Fuerzas Armadas a asumir ese reto, evaluando las amenazas existentes, para desarrollar nuevas capacidades o aprovechar las que ya existen.

Ser el actor más fuerte también presenta retos no menos complejos. Conocer las opciones estratégicas más adecuadas y comprender los procedimientos

atípicos que emplea el enemigo, son esenciales para enfrentarlo eficazmente, hallando la fórmula estratégica idónea.

En tal sentido, existe una amplia gama de posibilidades para encarar un conflicto asimétrico, por lo que es necesario actualizar doctrina, conceptos, procedimientos y tácticas, que al ser empleados contra amenazas del tipo asimétrico, permitan alcanzar mayores garantías de éxito. Los nuevos escenarios asimétricos hacen necesario preparar a las fuerzas, para adaptar su forma de combate a la amenaza y al teatro, sin descuidar los escenarios del tipo simétrico, de tal manera que se tenga la capacidad de respuesta para ambos escenarios, en su respectivo momento o simultáneamente.

Referencias

1. Benedicto, Rubén. Teorías y conceptos para entender formas actuales de hacer la guerra. Universitat Autónoma de Barcelona. Recuperado de: http://ruben.pangea.org/psiclib/cptos_guerra.pdf
2. Bush, Harald (1974). Así fue la Guerra Submarina. España: Editorial Juventud.
3. Cabrerizo, Antonio (2002). Conflicto Asimétrico. Congreso Nacional de Estudios de Seguridad. Universidad de Granada. Recuperado de: http://www.ugr.es/~ceas/Sociedad%20y%20seguridad/CABRERIZO.pdf
4. Corrado, Jorge. Defensa, Guerra y Seguridad Estratégica en el Siglo XXI. Hacia una nueva Teoría del Conflicto Contemporáneo. Bs. As. (Argentina): Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires.
5. Eissa, Sergio (2010). Guerra Híbrida: ¿una nueva forma de pensar la guerra en el siglo XXI? Recuperado de: http://www.caei.com.ar/sites/default/files/working_paper_ndeg_36.pdf
6. Gray, Colin (2002). Thinking Asymmetrically in times of terror. Recuperado de: http://www.carlisle.army.mil/USAWC/parameters/Articles/02spring/gray.htm
7. Metz, Steven (2002). Asimetría Estratégica. En "Military Review". May.-Jun. 2002, Recuperado de: http://usacac.army.mil/CAC2/MilitaryReview/Archives/oldsite/Spanish/MayJun02/metz.pdf
8. Rumsfeld, Donald (2002). Secretary Rumsfeld Speaks on "21st Century Transformation" of U.S. Armed Forces (transcript of remarks and question and answer period). Recuperado de: http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=183
9. Sánchez, Juan; Montero, Luis; Ardila, Carlos; Ussa, Antonio (2011). Logística Militar en los Conflictos del Siglo XXI. El Espacio y los Retos ofrecidos por la Guerra Asimétrica. Colombia: Libro Digital de la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova".
10. Schröfl, Josefh. La Guerra Asimétrica: Frente Invisible. Recuperado de: http://www.fundacionpreciado.org.mx/biencomun/bc154/Schroefl.pdf
11. Toffler, Alvin y Heidi (1993). Las Guerras del Futuro. España: Plaza y Jans Editores.
12. Von Clausewitz, Carl (2005). De la guerra. España: La Esfera de los Libros.
13. Zelik, Raúl (2011). La Guerra Asimétrica. Una lectura crítica de la transformación de las doctrinas militares occidentales. "Estudios Políticos", 39, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, pp. 168-195.



Análisis de la victoria legal española sobre Odyssey Marine Exploration (OME).

El estatus jurídico de los pecios históricos: el caso de la Fragata "Nuestra Señora de las Mercedes" (2007–2012).



Licenciado en Derecho
HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

El sociólogo y polígrafo francés Gustave Le Bon (1841–1931), precursor de la moderna teoría de la influencia de los medios de comunicación masiva, escribió en su libro titulado *Ayer y Hoy* (1917): *"No se hace el derecho, él se hace. Esta breve formula contiene su historia"*. Esta sentencia me ha guiado en mi singladura en el estudio del tema del estatus jurídico de los pecios históricos, el cual inicié interesándome en el caso de la fragata española "Nuestra Señora de las Mercedes" –sostenido en los Estados Unidos durante un lustro (2007–2012)–, y culminó con la victoria legal de la Corona hispana y la repatriación de la carga del pecio el 24 de febrero del año 2012.[1] El seguimiento de este litigio me hizo ver que el número de interrogantes y vínculos interdisciplinarios (el Derecho Marítimo, el Derecho Internacional Público, la Historia Marítima y Naval, la política naval de los Estados, etc.) en el tema, iban más allá de la cuestión primera que planteaba en el año 2008, en un artículo publicado



Recuperación del cargamento de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes.

en esta misma *Revista*[2]: la pertenencia del entonces llamado tesoro de "La Mercedes". Cinco años después de haberle presentado, amigo lector, la problemática de los pecios históricos, creo encontrarme en capacidad de exponerle mis conclusiones finales sobre el valor histórico, legal y político de estas naves, que como la fragata "Mercedes" necesitan ser defendidos como lo que realmente son, Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Una derrota bicentenaria

El naufragio de la fragata "Mercedes" tuvo como contexto histórico la cima de la hegemonía napoleónica en Europa. España se encontraba sometida a la presión francesa y al acoso naval británico. Corría el año 1803 y las arcas reales hispanas apenas habían recibido ingresos fiscales de América desde el 14 de febrero de 1797 (combate del Cabo de San Vicente), a tal punto que ni la alianza de la Real Armada española y la Marina francesa compensaba la pérdida de unidades sufrida por ambos países. Entretanto, en el Callao, un convoy de la Real Armada española se preparaba a zarpar rumbo a Cádiz, con escala en Montevideo. Su misión era escoltar un grupo de fragatas mercantiles y transportar fondos fiscales americanos para las exhaustas arcas reales. El 31 de marzo de 1804 zarpaba del Callao la flotilla con su carga de 253.606 pesos de la Corona y 691.205 pesos de fondos privados[3] y diverso tipo de mercancía, como consta en los legajos Lima 648, Lima 1440 y Lima 1535, del Archivo General de Indias. Cuatro meses después, el escuadrón tocaba tierra en Montevideo y, tras una breve estancia para embarcar pasajeros y carga, prosiguió su travesía.

A fines de setiembre la costa española estaba a la vista. Pocos días después la singladura fue interrumpida por cuatro fragatas británicas. Eran las siete de la mañana del 05 de octubre de 1804. Un comisionado británico, por orden de su jefe, Comodoro Graham Moore, conminó a los oficiales españoles a rendirse y dejar conducir sus naves a puertos ingleses. La valiente negativa hispana fue el motivo de uno de los combates más memorables de la historia naval española en el que –citando las palabras del Capitán de Navío y escritor español Cesáreo Fernández Duro (1830–1908)–, se manifestaron *"...la abnegación, el sufrimiento, el valor sereno, más aún que el respeto, el afecto a los jefes, oficiales y compañeros, el desinterés y sobre todo el profundo sentimiento religioso [...], he aquí las condiciones demostradas por nuestra gente de mar".*[4] En aquella trágica hora no hubo mejor ejemplo de esas virtudes que el dado por don Diego de Alvear y Ponce de León (1749–1830), Brigadier General de la Real Armada española, quien fue testigo del hundimiento de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes", y con ella la pérdida de su familia –con excepción de un hijo que le acompañaba a bordo de "La Medea"– y toda la fortuna que había forjado durante su larga y destacada carrera en el Río de la Plata.

Tras el rastro de la fragata "Mercedes"

La búsqueda del pecio de "La Mercedes" involucró a muchas expediciones, las cuales enfilaban proa hacia las coordenadas referidas por el Capitán de "La Fama" –una de las fragatas integrantes del convoy–, Miguel Zapiain y Valladares, que constituyen el límite marítimo entre España y Portugal, sin lograr recuperar los bienes que transportaba "La Mercedes". Cuando la compañía de salvamento marítimo estadounidense Odyssey Marine Exploration (OME) anunció en su página web[5] el hallazgo del pecio, que llamó "Cisne Negro" (18 de mayo de 2007), la prensa británica reportó: *"una fortuna más allá de la imaginación de cualquier pirata del Caribe ha sido hallada en las infames y traicioneras aguas de las islas Sorlingas (Scilly Isles): 17 toneladas de monedas de oro y plata –500.000 en total– de uno los pecios lucrativos jamás encontrados".*[6] La noticia del descubrimiento no fue bienvenida en España. Por el contrario, inmediatamente dio pie a sospechas. La OME había obtenido dos meses antes el permiso conjunto del Reino Unido y del Estado español para buscar los restos del HMS "Sussex", un buque de línea británico que se hundió frente a Gibraltar en 1694. Las indagaciones de la Guardia Civil española concluyeron señalando la existencia de irregularidades en las actividades de OME en el Estrecho de Gibraltar y la declaración del hallazgo de varios descubrimientos

en el distrito judicial donde tiene su sede Odyssey Marine Exploration: Tampa, Florida.

No es nuestro propósito –por razones de espacio– detallar el desarrollo del litigio que siguió el Estado español contra el cazatesoronorteamericano, el cual involucró al Estado peruano y a un grupo de descendientes de los propietarios de la mercancía y fondos privados a bordo de "La Mercedes". El apretado resumen que hacemos no puede profundizar en los factores intervinientes, los cuales resumimos en cuatro considerandos de orden conceptual, jurídico, político e histórico. Estos son:

- Conceptualmente: Tesoro y Patrimonio Cultural son antinómicos. Tesoro es la concentración de riqueza inmovilizada y escondida, en particular de metales preciosos o cualquier otro bien de escasez relativa. Patrimonio Cultural es el conjunto de bienes intelectuales, artísticos, tecnológicos, etc., con carácter condensador de los valores, creencias y conocimientos de una sociedad. Los bienes identificados y clasificados como patrimonio cultural no son susceptibles de comercio ni de apropiación privada, por ser de dominio público. El tesoro es un objeto mueble de valor y se encuentra en el mundo del comercio;
- Jurídicamente: Existe una discrepancia frontal entre el Derecho Internacional Público y el Derecho Marítimo Privado. Los instrumentos jurídicos internacionales en materia de Patrimonio Cultural colisionan con el Derecho Marítimo Privado en su vertiente anglosajona, particularmente en su versión norteamericana. En los Estados Unidos se ha distorsionado la figura del contrato de salvamento para permitir la creación de una industria de expolio del Patrimonio Cultural Subacuático, cuantificado por la Unesco en un estimado de 3'000.000 de pecios en los fondos marinos;
- Políticamente: Las grandes potencias navales buscan la mejor manera de proteger los pecios de sus buques de guerra y de servicio oficial. El salvamento no autorizado y los actos sacrílegos en tumbas de guerra no están amparados por ninguna ley nacional. Todos los Estados tienen como estándar la política de no abandono de sus naves y aeronaves oficiales en el fondo marino. Estados Unidos mantiene una línea muy clara en esta materia, expresada en la declaración oficial del presidente Clinton, el 19 de enero de 2001;[7]
- Históricamente: En los numerosos simposios académicos celebrados el año 2012 para conmemorar el bicentenario de la Constitución de Cádiz

(1812), en España, se reconocía que los españoles no podían conocerse a sí mismos sin mirarse en el espejo de los pueblos de habla española al otro lado del Atlántico.[8] Sin embargo, en América Latina este hito de nuestra historia transatlántica pasó casi desapercibido, como si nosotros, los iberoamericanos, desdeñáramos el elemento hispano de nuestra identidad y los tres siglos de monarquía ultramarina que los forjaron. El filósofo, arqueólogo e historiador británico Robin George Collingwood (1889–1943) advertía a sus alumnos en la Universidad de Oxford las consecuencias inmediatas de esta actitud: la descontextualización de los hechos históricos y una interpretación equívoca de estos. En el caso de "La Mercedes", los abogados del Estado peruano hicieron una lectura errónea de nuestra historia virreinal, como explicaremos posteriormente.



Botones del uniforme de un marino de la Real Armada encontrados entre la carga de la Fragata Mercedes. Aunque su hallazgo fue posterior, son prueba fehaciente del estatus militar de la nave, el cual Odyssey Marine Exploration Inc (OME) negó sistemáticamente en el litigio.

Dos conceptos destacan en los considerandos jurídicos y políticos: la Ley del Almirantazgo y la Inmunidad Soberana. El primero es el campo del Derecho anglosajón que se ocupa de los contratos marítimos, daños y lesiones que surjan de las relaciones de operadores privados de buques mercantes y de transporte de pasajeros. Las naciones influenciadas por la Ley del Almirantazgo británica se apoyan en jurisdicciones locales de poder limitado. Su versión estadounidense es de carácter federal y de mayor libertad de interpretación de sus complejas normas sustantivas y procesales. El segundo es la doctrina legal que sustenta las relaciones entre los Estados y se funda en el principio *par in parem non haet imperium*[9] (los iguales no tienen jurisdicción uno sobre el otro). Su origen yace en los privilegios mutuos de los monarcas medievales. Estados Unidos lo constitucionalizó judicialmente en la sentencia dada por su Tribunal Supremo en el caso del bergantín "Exchange" versus Mac Faddon (1812). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) señala en sus artículos 95[10] y 96[11] que los buques de Estado y de servicio oficial gozan de *Inmunidad Soberana*. En las naciones de Derecho anglosajón las Cortes del Almirantazgo tratan esta materia con mucha regularidad.

Análisis legal del proceso

La actuación de las partes involucradas en el proceso –desde la primera instancia ante la Corte Distrital de Tampa, Florida, a la apelación final en el Undécimo Circuito de Apelación de Georgia– mantuvo una línea argumental que resumimos así:

1. Odyssey Marine Exploration (OME): Al principio del litigio Odyssey sostuvo que no encontró un pecio sino carga dispersa en el lecho marino. Cuando se hizo evidente que el llamado "Cisne Negro" era "La Mercedes", la compañía estadounidense alegó que las pruebas de ello no eran fiables y, posteriormente, que no se trataba de un buque de Estado, sino de una fragata mercante que transportaba bienes privados y, por tanto, no estaba sujeta a la Inmunidad Soberana acordada por la Foreign Sovereign Immunity Act (FSIA,1976), la ley norteamericana que regula esta materia;

2. El Reino de España: La argumentación española contradecía en todos sus términos los alegatos y pretensiones de Odyssey Marine Exploration. El "Cisne Negro" era "La Mercedes", una nave de propiedad de la Corona cuyos derechos seguían vigentes, pues jamás se había renunciado a ellos. La OME había expoliado un buque de Estado español, protegido por la Foreign Sovereign Immunity Act, el Tratado de Amistad y Relaciones Generales entre los Estados Unidos de América y España[12] (03 de julio de 1902) y el precedente judicial sentado a favor del Reino en la sentencia del caso de las fragatas "La Galga" y "La Juno" (21 de julio de 2000);

3. El Estado peruano: El buque y su carga provenían del Perú y, por tanto, constituían parte de su patrimonio cultural según el artículo 149 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar). Asimismo, el Estado español y la República del Perú eran sucesores del Imperio español, que incluía las Indias Occidentales y, en consecuencia, estaban en igual condición de derechos sobre el "tesoro" de "La Mercedes". Esta aseveración se sustentaba en el texto de la Convención de Viena sobre Sucesión de Estados respecto a Propiedad Estatal, Archivos y Deudas (1983) y el Derecho Internacional vigente en el momento de su hallazgo;

4. Los descendientes de los pasajeros: Se constituyeron dos grupos de descendientes como parte procesal. En su petitorio solicitaban que, si la Corte determinaba que los artefactos y monedas recobrados por OME procedían de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes", esta hiciera valer sus derechos como herederos de los bienes y monedas, propiedad de sus ancestros.

Obviamente, la argumentación de las partes estaba determinada por el momento y su rol en el proceso. La OME disfrutó inicialmente del beneficio de la cuidadosa planificación logística y legal de la operación "Cisne Negro". El ingente acervo documental que aportó España y el posicionamiento político de "La Mercedes" como símbolo de la defensa del patrimonio histórico español y el progresivo develamiento de las intenciones y metodología delictiva de trabajo de la OME –opuesta a los protocolos internacionales de arqueología subacuática– permitió que, en primera instancia, el juez Mark D. Pizzo emitiera un Reporte y Recomendación favorable al Estado español (03 de junio de 2009). Este fue ratificado en segunda instancia por el juez Steven D. Merryday (22 de diciembre de 2009). Finalmente, el veredicto del Undécimo Circuito de Apelaciones (22 de setiembre de 2011) sancionó favorable y definitivamente la recomendación inicial del juez Pizzo sobre el caso de "La Mercedes". La experiencia y seriedad del equipo legal del Estado español, dirigido por el abogado James Goold, se impuso al juego procesal y jurisprudencial "bizantino" de sus contrapartes de Oddysey Marine Exploration.

Respecto a la argumentación peruana, ya hemos dicho que su piedra de toque fue el artículo 149 de la Convemar. Este no contiene definiciones, prioridades ni procedimientos específicos para la problemática del Patrimonio Cultural Submarino. El artículo acotado solo tiene un valor declarativo y, por lo tanto, insubstancial para fundamentar el petitorio que hacía nuestro país. Asimismo, al pretender que la Corte estadounidense apoyara nuestro "derecho" en una Convención internacional no vigente ni reconocida como Derecho consuetudinario internacional –como es el caso de la Convención de Viena sobre Sucesión de Estados respecto a Propiedad Estatal, Archivos y Deudas (1983)– le solicitábamos a los jueces que emitieran un fallo utilizando un tratado no vigente ni ratificado por su propio Estado, atentando así contra el principio de división de poderes de su Constitución.

No menos grave fue nuestra falta de visión histórico–política de los hechos. Dejando de lado medio siglo de historiografía y la compleja realidad socio-cultural virreinal, la demanda peruana se apoyó en los mitos nacionales creados durante el período de creación de nuestro Estado–Nación, obviando los poderosos elementos de identidad y comunión entre peninsulares e indianos anteriores a la Independencia. Personajes como Pablo Antonio de Olavide y Jáuregui (Lima, 1725 – Baeza, Andalucía, 1803), Juan Francisco Bodega y Cuadra (Lima, 1743 – San Blas, México, 1794) y Vicente Morales Duárez (Lima, 1757 – Cádiz, 1812) son fundamentales en la Ilustración española y americana. Olavide fue un gran administrador a quien España le debe la reforma urbana de Sevilla



Estado en el que se encontraba el cargamento de la Mercedes al momento de su extracción. La recuperación y puesta en valor de estos objetos requiere un diligente trabajo especializado, el cual viene realizando en el Museo de Arqueología Subacuática (ARQUA), con sede en la ciudad de Cartagena, Murcia, España.

y el poblamiento del interior de Andalucía. El cabal Comandante Bodega y Cuadra figura en el cuadro de honor de los exploradores españoles del siglo XVIII. El jurista Morales Duárez fue Presidente de las Cortes de Cádiz, milenario puerto atlántico español donde peninsulares y americanos se abocaron a dar una Constitución para los españoles de ambos lados del Atlántico. Hoy en día se reconoce que nuestra Independencia, en términos de una guerra civil, nunca mejor ilustrada que en el abrazo de parientes y amigos en ambos ejércitos previo a la batalla de Ayacucho, como lo relata el Mariscal Willliam Miller (Wingham, Inglaterra, 1795 – Lima, 1861) en sus *Memorias*, editadas en Londres en 1829.[13] ¿Cabía fundamentar nuestro petitorio haciendo símiles con el colonialismo europeo del siglo XIX y la disolución de la Unión Soviética?

La posición de los descendientes era más endeble que la peruana, a tal punto que era evidente que su presencia como parte litigante tenía carácter instrumental en beneficio de los intereses de OME. Las palabras de José María Moncasi de Alvear, descendiente del Brigadier Diego de Alvear y Ponce de León, son ilustrativas:

"Odyssey ha convocado a estas personas, les ha prometido un porcentaje muy alto de una eventual ganancia, pero que no se dejen seducir, pues no se sabe cómo van a valorar todo en el caso que prosperen sus recursos, algo muy improbable. Animaría a los descendientes peruanos de quienes murieron en la tragedia (diciéndoles) que la historia nos une más que el valor económico".[14]

"La Mercedes" y el futuro de los pecios históricos

No es un secreto que, en el corazón del marino, late el deseo ferviente del retorno. Puedo afirmar indubitablemente que nunca se aguardó tanto un buque como en el caso de "La Mercedes". Así, pues, las palabras del embajador español en los Estados Unidos, Jorge Dezcallar, en la ceremonia de repatriación de la carga del pecio, fueron muy significativas: *"Hoy finaliza un viaje que se inició hace 200 años. Hoy se completa la misión de 'La Mercedes'. Si ellos no pudieron llegar a su destino al menos sí lo va a poder hacer la carga [...]. Hoy recuperamos un legado histórico y no un tesoro. Esto no es dinero, es nuestra historia".*[15] Empero, el final del caso "La Mercedes" dejaba expuesta a la luz las limitaciones y contradicciones de la manera cómo se resuelven hasta ahora este tipo de controversias jurídicas. Mariano J. Aznar, catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad Jaume I, de Castellón, y miembro del Consejo Científico del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de España, lamentaba que ninguna de las sentencias favorables a España en la materia ["La Mercedes", "La Juno y La Galga"] *"hacía referencia al Convenio de la Unesco sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001 o sus principios inspiradores, aceptados expresamente por la Administración norteamericana".*[16] No se puede defender el Patrimonio Cultural Subacuático solamente por vía indirecta, es decir, el principio de Inmunidad Soberana. Esta situación anómala se produce porque Estados Unidos permite que su jurisdicción sea utilizada para fines de expolio. Asimismo, tampoco se puede tolerar que se caiga en retrocesos lamentables, como el ocurrido en Colombia, cuya nueva Ley de Patrimonio Cultural faculta a una comisión a decidir que el oro, plata, joyas y lingotes extraídos de un pecio dejarán de ser considerados patrimonio y protegidos como tal, debido a su abundancia. Este "criterio de repetición" nació de una sentencia de la Corte Constitucional colombiana del año 2003.

Hemos dejado para el final la debida y necesaria reflexión del lado humano de la tragedia y el litigio de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes". El hallazgo de los botones del uniforme de un marinero en un saco de monedas nos recuerda un hecho que Odyssey Marine Exploration negó sistemáticamente durante todo el proceso: la "Mercedes" es una tumba de guerra. El mar guarda la memoria de quienes sucumbieron en él y embellece su recuerdo. El respeto a su legado es el alma del combate por el Patrimonio Cultural Submarino.

Referencias

1. De Cózar, Álvaro (2012, 24 de febrero). "Dezcallar: Hoy finaliza un viaje que se inició hace 200 años". El País.
2. López Aréstegui, Héctor Santiago. "La Fragata Mercedes: tragedia, picaresca y litigio judicial". Revista de Marina. Marina de Guerra del Perú. Año 101. N° 2, 2008.
3. De Cózar, Álvaro (2008, 07 de setiembre). "Los 130 dueños del tesoro de Odyssey". El País
4. Fernández Duro, Cesáreo (2009). Naufragios de la Armada Española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina. Junta de Andalucía: Editorial Renacimiento. Colección Isla de Tortuga, p. 23.
5. http://shipwreck.net/pr134.php
6. Kennedy, Maev (2007, 19 de mayo). "Treacherous seas, a mystery wreck – and a $500 m haul of treasure". The Guardian.
7. "United States Policy for the Protection of Sunken Ships". Comunicado de la Oficina del Secretario de Prensa. Washington, DC, 19 de enero de 2001.
8. Astorga, Antonio (31 de enero de 2012). "Carmen Iglesias: Los políticos meten la mano en la Historia con fines divisorios". ABC.
9. Diez de Velazco Vallejo, Manuel (2007). Instituciones de Derecho Internacional Público. Madrid: Tecnos, p. 259.
10. Artículo 95. Inmunidad de los buques de guerra en altar mar. Los buques de guerra en alta mar gozan de completa inmunidad de la jurisdicción respectiva de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.
11. Artículo 96. Inmunidad de los cuerpos utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial. Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.
12. Pulido, María (2007, 02 de junio). "Un tratado de 1902 garantiza los derechos de España sobre tesoros de navíos hundidos". La Razón.
13. "El efecto general que aquellas escaramuzas producían era en extremo hermoso y agradable; y el interés de la escena se variaba y crecía con la suspensión del fuego a intervalos, en virtud de tácito consentimiento.

    Durante estos intervalos, varios oficiales de uno y otro partido, se adelantaban y hablaban entre ellos. En uno de ellos el Brigadier Tur, al servicio español, envió un recado a su hermano, quien habiéndose casado con una hermosa señorita limeña, se había hecho virtualmente americano, y era en aquel momento Teniente Coronel en el Ejército Independiente.

    Los dos hermanos se juntaron, y el mayor principió la conversación diciéndole cuánto sentía que un español estuviese en las filas de los insurgentes, pero le añadió, que a pesar de su sentimiento en aquel punto, no podría olvidar el cariño que le había profesado y le aseguraba que podía contar con su protección cuando la batalla que iba a darse le pusiera en manos de los realistas, lo cual no haría con ningún otro español en aquellas circunstancias.

    El Teniente Coronel le dijo en contestación que, si le había llamado a insultarlo, habría sido mejor que no se hubieran visto, y dio la vuelta y se marchó. Entonces el General realista corrió hacia él, se disculpó, y a la vista de los dos ejércitos se abrazaron los hermanos de modo más tierno y cariñoso".

    Miller, General Guillermo (1910). Memorias del ... al Servicio de la República del Perú. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez. Tomo II, Capítulo XXV, pp. 171-172
14. Vaccaro, Yolanda (2011, 02 de diciembre). "Odyssey y los tesoros submarinos". El Comercio.
15. De Cózar, Álvaro (2012, 24 de febrero). "Dezcallar: Hoy finaliza un viaje que se inició hace 200 años", El País.
16. Ibídem.

La Economía del Terrorismo en el Perú: Un planteamiento teórico



Capitán de Navío
ANÍBAL CUEVA LÓPEZ

El terrorismo es uno de los fenómenos más estudiados en las últimas décadas, dado que es un fenómeno sociopolítico violento delictivo particular, tal como es definido por algunos especialistas.[1] Cuenta igualmente con una economía peculiar, que permite el sostenimiento de las acciones desarrolladas por las organizaciones terroristas (OT) en búsqueda de sus objetivos. Si bien resulta complejo conceptuar la economía del terrorismo, por el hecho de que desarrolla características de acuerdo al lugar donde se desarrolla, por su adaptación a las situaciones que se presentan y por los aspectos culturales, religiosos e ideológicos de quienes lo llevan a la práctica, se pueden encontrar algunas características y procedimientos comunes en las OT, como producto del intercambio de experiencias facilitado por la mundialización de los medios de comunicación. Por estas razones, para facilitar alguna precisión sobre la economía del terrorismo, resulta necesario señalar dos objetos de estudio: uno concerniente a la obtención de recursos para el sostenimiento de la OT, conforme lo expresamos anteriormente, y el segundo orientado a los costes económicos, directos e indirectos, que estos actos delictivos tienen sobre la sociedad.

En cuanto a las actividades que las organizaciones terroristas desarrollan para sostenerse económicamente, hay muchas que resultan evidentemente de carácter ilegal, tales como *"... la extorsión, el saqueo y el pillaje, los tráficos ilícitos, los actividades económicas de naturaleza delictiva y el control del mercado negro [...]"*; sin embargo, es pertinente señalar que existen otras actividades

que coadyuvan a los fines ilegales de las OT, como *"... la obtención de recursos exteriores, sean estos aportaciones de residentes en el extranjero, transferencias gubernamentales o fondos de ayuda humanitaria"*, además de aportaciones voluntarias; todas estas que discutiblemente podrían derivar en ser calificadas irrefutablemente como ilegales.

Resulta oportuno precisar que las OT, para mantenerse, disponen de una base económica respaldada en un complicado y flexible montaje de entidades y actividades legales, alegales e ilegales,[2] las mismas que son adoptadas sin ser excluyentes unas de otras, conforme se presentan nuevas situaciones como resultado de recibir mayor presión de índole legal o judicial, así como por parte de las fuerzas de seguridad. Estas actividades forman parte de lo que Mikel Buesa denomina "economía depredatoria", al estar orientadas a "expoliar recursos" y no a la creación de los mismos, entendidos estos últimos como regulados y con fines legales.

De lo enunciado anteriormente, podemos establecer la procedencia de la financiación y soporte logístico de las organizaciones terroristas, y a la vez el *modus operandi* que los diferencia de otras actividades delictivas. Entender que estas fuentes pueden ser legales o ilegales nos ayuda a diferenciar el concepto de financiación del terrorismo de otras formas irregulares de utilización del sistema financiero. Para el caso de los capitales de procedencia ilegal, las medidas tomadas por los estados contra la financiación del terrorismo han estado orientadas a combatir el "blanqueo" o "lavado de activos" (LA) de grandes sumas, entendiéndose esto como *"el proceso por el cual es encubierto el origen de los fondos generados de actividades ilícitas (por ejemplo, el tráfico ilícito de drogas, el contrabando, la piratería o la corrupción). El objetivo del LA consiste en hacer que los fondos o activos obtenidos a través de actividades ilícitas aparezcan como el fruto de actividades legítimas y circulen sin problema en el sistema económico-financiero".*[3]

Para ilustrar este punto, citaremos lo expresado por el procurador antiterrorismo Julio Galindo, al referirse a los remanentes de la OT Sendero Luminoso en el Perú: "El terrorismo se financia por el narcotráfico, y también de la tala ilegal de madera, de la sustracción clandestina de minerales; y quienes lavan dinero son los terroristas..."; como prueba de ello, mencionó el caso de los hermanos Quispe Palomino, cabecillas de la OT Sendero Luminoso, a quienes en el año 2012 se les incautó bienes valorizados entre 100 y 150 millones de dólares.[4]

Aquí cabe destacar el hecho de que la OT Sendero Luminoso, autodenominada Militarizado Partido Comunista del Perú - Marxista Leninista Maoísta,

principalmente maoísta, justifica su accionar en el tráfico ilícito de drogas, bajo esta doctrina, por medio de la llamada "Política Económica", establecida en sus "Bases de Apoyo", las que deben reunir las "características económicas"; argot que en términos maoístas significa que hay que aprovechar la base económica de subsistencia preexistente de tal manera que permita el sostenimiento y crecimiento de la OT, cualesquiera que sean las condiciones económicas de la futura base de apoyo, por lo que resulta de vital importancia que dicha política deba *"[...] basarse en la distribución racional de las cargas y la protección del comercio [...]. La distribución racional de las cargas significa que 'quien tenga dinero, que contribuya con dinero'"*;[5] estas líneas ayudarán a comprender el porqué de la selección de los valles cocaleros del Huallaga, Apurímac, Ene, Mantaro (VRAEM) y el de Urubamba, para establecerse, así como los vínculos de la OT SL con el tráfico ilícito de drogas.

Otra forma ilícita usada frecuentemente por las OT para la obtención de fondos, es la extorsión a las empresas, principalmente a aquellas ligadas a la minería y al sector energético, bajo el nombre de "impuesto revolucionario", "cupo" o "cuota de guerra", y de data más reciente los secuestros del personal que trabaja en las referidas empresas. Citaremos como ejemplo de esto último el secuestro de 36 trabajadores de las empresas Transportadora de Gas del Perú



Personal de la MGP: Incautación de PBC y armamento.



Personal de la MGP: Destrucción de pozas de maceración de PBC.

(TGP), Skanska y Construcciones Modulares, del consorcio para la explotación del gas de Camisea, ocurrido el 9 de abril de 2012 en la localidad de Kepashiato, donde, a través de una comunicación difundida en diversos medios de prensa y televisión, los terroristas exigían 10 millones de dólares, 10 rollos de pentacorp o mecha detonador, 500 unidades de fulminante eléctrico, 1.000 unidades de fulminante común y 10 cajas de cartuchos de dinamita. Igualmente, exigían el pago de cupos en forma mensual o anual, por un monto de un millón doscientos mil dólares americanos. Además, pedían el envío de equipos de comunicación (celulares o radios), para mantenerse en contacto con las autoridades. Asimismo, existe una grabación donde podemos escuchar a los terroristas demandar: *"Lo que nosotros queremos es la respuesta, la respuesta nada más. ¿Van a cumplir o no van a cumplir?"*. Este secuestro tuvo como desenlace la liberación de los rehenes cinco días después, elucubrándose que esta se debió como consecuencia de la realización de pagos por parte del consorcio a los senderistas.

Requerimientos de los terroristas de SL por el secuestro de 36 trabajadores de las empresas del gas de Camisea (Kepashiato-Cusco). Tomado de la Edición digital del diario Correo, 10 de abril de 2012.

Al estudiar la financiación del terrorismo, debemos tomar en cuenta lo descrito anteriormente, además de considerar que existe la posibilidad de que no haya la obligatoriedad de blanquear capitales que serán destinados a fines ilegales; a esto debemos sumar la probabilidad de que el origen de los fondos sea legal —como hemos mencionado precedentemente—, en cuyo caso no existe necesidad de "legalizar" dichos recursos, dándose una especie de *"blanqueo de capitales, pero a la inversa"*,[6] lo que podríamos llamar —por opuesta comparación— "negreo" de capitales, resultando más importante para la OT en este tipo de operación, encubrir tanto el financiamiento como la naturaleza de la actividad que se financia y no el origen de los fondos.

El hecho de que la procedencia de los capitales que financian el terrorismo sea legal, alegal o ilegal, abre un abanico de posibilidades delictivas que la legislación de la mayor parte de los estados comprometidos o inmersos en la lucha contra el terrorismo no había contemplado, haciéndose necesario tomar nuevas medidas o formular leyes actualizadas acordes con estas recientes prácticas delictivas.



Destrucción de pistas clandestinas a cargo de personal de la MGP.

Los esfuerzos internacionales para enfrentar al terrorismo bajo este punto de vista, hicieron necesario evaluar la legislación existente, promulgándose nuevas regulaciones para criminalizar la financiación y soporte logístico de las OT. Mencionaremos la normatividad más importante:

1. La Convención de las Naciones Unidas sobre la financiación del terrorismo (1999).
2. La Resolución 1267 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, donde se establece el comité de sanciones financieras al régimen Talibán (1999).
3. La Resolución 1373 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre financiación del terrorismo (2001).

Existen, asimismo, importantes esfuerzos individuales por parte de cada estado. En el Perú este esfuerzo es relativamente reciente: en el año 2011 se aprobó el Plan Nacional contra el Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo, y en el 2012 la Comisión de Justicia del Congreso aprobó mediante el Proyecto de Ley 783 la ampliación de los delitos vinculados al terrorismo, incluyendo en la Ley Antiterrorista 25475 los delitos de recolección de fondos y financiamiento para actividades terroristas, especificando que el delito de financiamiento del terrorismo se puede cometer *"sin necesidad de que se realice el acto terrorista"*, o sea, solamente con el hecho de financiarlo,[7] lo que se constituye en un importante paso en la lucha contra este delito.



Colocación de cargas explosivas para destrucción de aeródromos clandestinos por personal de la Marina de Guerra del Perú.

Para el Estado peruano el financiamiento del terrorismo (FT) *"involucra la solicitud, la recolección, o el suministro de fondos u otros bienes con la intención de que sean utilizados para apoyar al terrorismo, actos terroristas u organizaciones terroristas"*. El FT puede ser cometido independientemente de que los fondos provengan de fuentes lícitas o ilícitas. Igualmente, no se requiere que los fondos sean efectivamente utilizados para cometer o intentar cometer un acto terrorista, ni que estén vinculados a un acto terrorista específico.[8]

En cuanto a las consecuencias económicas del terrorismo, en términos generales podemos clasificarlas en costes directos e indirectos. Los costes directos son originados por los efectos destructivos de los ataques terroristas sobre las personas y la infraestructura, sea esta pública o privada, así como los gastos en seguridad para enfrentar estos hechos delictivos. Los costes indirectos se conceptualizan como la secuela de estos atentados en el crecimiento de la economía del país o sobre sus diversos sectores. El análisis de los efectos económicos del terrorismo apunta a calcular los costes de los atentados, ya sea de manera global o por sectores de actividad, ya sean estos directos o indirectos.[9]

Los costes directos, conforme lo enunciamos precedentemente, incluyen el *"valor de los bienes destruidos o las pérdidas de propiedad, el valor de las vidas humanas perdidas, los gastos de limpieza y de respuesta, rescates y recuperación, costes de heridos (tanto costes psicológicos como físicos) asistencia temporal a los desplazados, impactos sobre los negocios (cierres y pérdidas de ventas)"*.[10] Como podemos observar, se puede ser más exhaustivo y la lista continuaría ampliándose, pero para efectos de mejor entendimiento estos pueden clasificarse en tres tipos: costes humanos, materiales y de seguridad.

Costes Humanos

Los costes humanos provienen de las víctimas, muertos y heridos, ocasionados por las acciones terroristas (capital humano perdido), así como las indemnizaciones y pensiones que reciben las víctimas o sus familiares. Para ilustrar este concepto mencionaremos el caso del Perú, país que sufrió el accionar de dos organizaciones terroristas, Sendero Luminoso (SL) y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) desde la década de 1980, y que padece sus consecuencias hasta la fecha. Según los datos citados por Víctor Manuel Quechua, como resultados directos de los atentados terroristas murieron 26.829 personas, hubo más de 4.000 niños que perdieron la vida o quedaron lisiados, se estima 55.000 niños huérfanos y existen registros de 238 personas desaparecidas a nivel nacional.[11]

La Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación (CVR) estima que la cifra más probable de víctimas fatales de la violencia es de 69.280 personas. Estas cifras superan el número de pérdidas humanas sufridas por el Perú en todas las guerras externas y guerras civiles ocurridas desde su independencia;[12] sin embargo, es pertinente señalar que esta cifra es motivo de controversia por la fórmula estadística empleada para determinarla, existiendo clara diferencia con los datos registrados en la Defensoría del Pueblo y el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, donde figuran 26.853 víctimas, de acuerdo con el siguiente cuadro:

N°	PÉRDIDAS DE VIDAS HUMANAS	NÚMERO DE PÉRDIDAS
1	Fuerzas del Orden	2.080
2	Civiles	10.465
3	Terroristas muertos	8.981
4	Desaparecidos	2.876
5	% no registrado	2.451
	TOTAL	**26.853**

Como dato preocupante y más reciente, se estima que los enfrentamientos y emboscadas de las Fuerzas del Orden con el autodenominado militarizado PCP-MLM (SL, en el VRAEM), entre los años 1999 y 2012, tuvieron como consecuencia 220 miembros de las FF. AA. y 56 policías fallecidos.[13]

Otra de las consecuencias del terrorismo fueron los desplazados por la violencia. Según el Centro de Promoción y Desarrollo Poblacional, se calcula entre 600.000 y un millón de personas, los que abandonaron las áreas rurales andinas para

refugiarse en las zonas urbanas o ciudades, particularmente Lima, capital del Perú, donde se calcula que habrían llegado entre 200.000 a 300.000 pobladores andinos. Igualmente resulta importante la estimación de la fuga de talentos hacia el extranjero, estimada en 59.000 técnicos y profesionales, que, amedrentados, y por la falta de garantías y de oportunidades, abandonaron el país.[14]

En cuanto a las indemnizaciones, en el Perú se estableció el Plan Integral de Reparaciones (PIR), mediante Ley N° 28592, de fecha 29 de julio de 2005. El PIR comprende las acciones del Estado destinadas a reparar a las víctimas de la violencia política que sufrió el Perú durante el período comprendido entre mayo de 1980 y noviembre del 2000.[15] Sin embargo, es pertinente señalar que apenas mil personas, de las 47 mil que tienen derecho, recibieron una reparación económica individual del Estado, como compensación por la pérdida de sus familiares.[16] La Comisión Multisectorial de Alto Nivel (CMAN) es la encargada de otorgar las reparaciones, para las cuales el Estado peruano ha destinado desde el año 2011 aproximadamente 200 millones de soles, considerando esto como una meta prioritaria.

Costes Materiales

Referido al valor de los bienes destruidos o las pérdidas de propiedad; debemos señalar que las organizaciones terroristas SL y MRTA trataron de quebrantar la infraestructura económica del Perú, como parte de su estrategia de guerra de desgaste y sin tiempo, destruyendo instalaciones de todos los sectores de producción, particularmente energía, transportes, minería y agricultura, afectando vías de comunicación, torres de alta tensión, haciendas y otros centros, que significaban mecanismos de desarrollo y progreso. La suma en pérdidas económicas supera los 26.000 millones de dólares, suma que equivalía a la deuda externa peruana.[17]

Las pérdidas enunciadas corresponden al siguiente registro de atentados terroristas en la década de 1980:

N°	ACCIONES TERRORISTAS	NÚMERO DE ATENTADOS
1	Sendero Luminoso	34.650
2	Movimiento Revolucionario Túpac Amaru	3.917
3	OTROS	415
	TOTAL	38.982

Que afectaron la siguiente infraestructura:

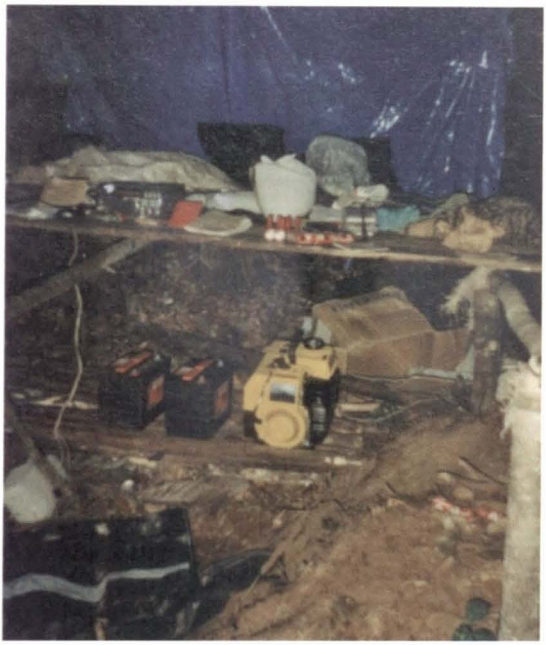
N°	DESTRUCCIÓN DE BIENES DEL ESTADO Y PARTICULARES	NÚMERO DE AFECTADOS
1	Torres de alta tensión destruidas	1.811
2	Puentes afectados	176
3	Vías férreas afectadas	108
4	Fundos y centros de investigación	306
	TOTAL	2.401

Tal como lo indican numerosos especialistas, existe reducida información sobre los costes de las consecuencias del terrorismo, encontrándose algunos esfuerzos aislados, los mismos que en la actualidad son valiosos. Estos se basan en estimaciones de fuentes informativas internacionales, organizaciones y gobiernos, pero son de carácter ilustrativo. La determinación de los costes reales llevará probablemente muchos años. Como ejemplo de esto mencionaremos que se determinó que en el Perú, en el año 1994, se dejaron de cultivar 30.655 hectáreas, como consecuencia del terrorismo; sin embargo, hasta la fecha no se ha podido determinar el monto exacto de la pérdida que significó este hecho.[18] Otro ejemplo que grafica la dificultad para establecer costes con exactitud, es el estudio realizado por una comisión especial del Senado en 1989, que abarca el período 1980-1988, en el que se indica como coste económico de la violencia en el sector agricultura un total de 1.800 millones de dólares, de los cuales 1.500 corresponden a costes de oportunidad.

De igual manera, es pertinente señalar que en la actualidad las operaciones de las Fuerzas de Seguridad en el VRAEM contra la OT SL, han acarreado costes que incluyen: munición, combustible, reposición y pérdidas de armamento, uniformes, raciones de combate, entre otros. Para proporcionar una idea más exacta de la magnitud de los costos que significan estas operaciones, mencionaremos que 23 ataques contra helicópteros de la FAP y el Ejército del Perú, realizados por los terroristas hasta el año 2011, han demandado en reparaciones aproximadamente 9 millones de dólares.[19]

En el 2013, el autodenominado militarizado PCP ha realizado atentados terroristas contra antenas de comunicaciones; recordemos las tres estaciones de telefonía que fueron destruidas en las localidades de Marcavalle, Soledad y Santa María, provincia de Tayacaja, Huancavelica, el 20 de marzo, trayéndonos

nuevamente a la memoria las décadas del 80 y 90, cuando era frecuente la destrucción de este tipo de infraestructura por los terroristas.



Radio, grupo electrógeno y baterías de campamento senderista incautados por personal de la Marina de Guerra del Perú.

Costes de Seguridad

Comprenden todos aquellos relacionados con la prevención y represión del terrorismo, y el sostenimiento de las políticas de Seguridad y Defensa del Estado. Abarcan las actividades de las Fuerzas de Seguridad, judiciales, policiales, penitenciarias, etc. Ante la amenaza terrorista, el Estado procura prevenir o evitar la ejecución de atentados, para lo cual generalmente dicta leyes e incrementa el gasto en Seguridad interior y Defensa.

El Perú se encuentra comprometido en la lucha contra el terrorismo desde 1981; a manera de ilustración mencionaremos el incremento de los costes de Seguridad en los inicios del fenómeno. Entre 1980 y 1985, los gastos en Seguridad Interna continuaron en una trayectoria ascendente, que se inició en 1981 con un porcentaje de 5,36% sobre el total de los gastos del Gobierno central, y terminó en 1985 con una tasa de 7,55%.

Entre 1986 y 1990, los gastos en Seguridad Interna fueron en promedio 11,2% del total de gastos del Gobierno central; la cifra más alta se registró en 1988, llegando al 12,81%. Los gastos en Seguridad Interna cerraron este período con una participación de 11,48%. El aumento sustantivo de la participación de los gastos en Seguridad Interna durante esos años se debió principalmente al incremento de la actividad terrorista en el país.

Para 1991 los gastos en Seguridad Interna significaron el 7,38% del gasto total; manteniéndose por debajo del 9% hasta el presupuesto de 1998. Cabe destacar que los fondos destinados a Defensa y Seguridad Interna disminuyeron

en los años noventa, como consecuencia de la captura de Abimael Guzmán, cabecilla de Sendero Luminoso (SL).[20]

Cabe destacar que los costes de aplicación de políticas de Seguridad han aumentado a partir del 2008, cuando se reiniciaron las operaciones contra la OT SL en los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM),[21] estimándose el costo directo mínimo en que incurrió el Estado peruano en S/. 451 millones, lo cual representa 1% del presupuesto total ejecutado por el Gobierno nacional, y 0.1% del PBI de ese año. Esta cifra puede ser considerada como una nueva base, ya que comparada con años anteriores, implica una variación de casi 100% respecto al promedio del gasto ejecutado por el mismo concepto durante los años 2006 y 2007.[22]

Los costes indirectos

Estos son el resultado de la afectación de sectores sensibles (turismo, inversiones internacionales etc.). El terrorismo obliga a la reasignación de los recursos hacia los aspectos de Seguridad, perjudicando actividades y sectores productivos; incrementa los costos en Seguridad, y con ello los precios de diversos productos, ya que esta situación es trasladada a los consumidores finales; asimismo, aumenta los costos de transporte, crea barreras al comercio e incrementa las restricciones de libre tránsito a las personas.

Se considera que *"son función de las respuestas que ocasionan en las autoridades o en el sector privado"* los atentados terroristas, disponiéndose inmediatamente el incremento de los gastos públicos y privados de prevención, con las consecuentes reacciones económicas y de comportamiento que se propagan por distintos sectores económicos.[23] Citaremos algunos ejemplos:

La facción liquidacionista de SL establecida en el VRAEM, hace su reaparición en el año 2003 con el secuestro de 68 trabajadores de la empresa Techint, en Ayacucho, mientras realizaban trabajos del gasoducto de Camisea.[24] Asimismo, se conoce de la extorsión a dichas empresas por parte de SL. En el mes de abril de 2012 secuestraron a 36 trabajadores de una empresa contratista que brinda servicios a la firma sueca Skanska, también orientada a la explotación de gas natural, que opera en la zona de Kepashiato (Cusco), tal como lo mencionamos en párrafos anteriores, liberándolos después de cinco días.[25] A la fecha, algunos especialistas atribuyen el alza del gas, natural y licuado, a estos hechos.

El 14 de febrero de 2013, la Embajada de Estados Unidos en Lima alertó a sus conciudadanos sobre supuestos riesgos de secuestro en el departamento de Cusco, el de mayor atractivo turístico en el Perú, causando de inmediato la postergación o la anulación de viaje de aproximadamente 50.000 turistas norteamericanos. Ante el impacto económico y la protesta del Estado peruano, el 26 del mismo mes la embajadora de Estados Unidos en el Perú, Rosse M. Likins, anunció que ella recomendaría a sus conciudadanos que viajen a dicha ciudad, restableciéndose en parte el flujo turístico.



Armamento, material médico y panfletos senderistas incautados por personal de la MGP.

De hecho, no fue un mensaje alentador para las empresas extranjeras, en particular para las relacionadas con el rubro energético, el atentado terrorista ocurrido en las instalaciones del aeródromo del distrito de Kiteni el 6 de octubre del 2012, en el que se incendiaron tres helicópteros, dos de la compañía Servicios Aéreos de Los Andes y uno de Helisur, que brindaban sus servicios a la empresa Transportadora de Gas del Perú (TGP). La citada compañía informó que debido a la destrucción de los tres helicópteros en Kiteni, que trasladaban a trabajadores para la operación y mantenimiento del gasoducto, podría ponerse en peligro el normal funcionamiento de la infraestructura.

De igual manera, la destrucción de las antenas de comunicaciones mencionada en párrafos anteriores, lleva consigo, además del costo de la infraestructura, la afectación al desarrollo de la población e inquietud en las empresas, tal como podemos apreciar en el comunicado de la empresa América Móvil (Claro), a raíz del atentado contra las estaciones el 20 de marzo: *"Las antenas dañadas forman parte de los programas de FITEL, que atienden mayoritariamente a poblaciones alejadas y de escasos recursos, las que hoy se han quedado sin servicio"*.

Por otra parte, el terrorismo también produce el debilitamiento de la integridad de los mercados financieros, la competencia desleal por parte de empresas financiadas con dinero de procedencia ilegal, la pérdida del control de la política económica, la pérdida de rentas públicas, así como un grave riesgo para la reputación del país;[26] esto a su vez reduce el potencial de crecimiento de la

economía, al tener como consecuencia una menor inversión extranjera, ya que a menor inversión, menor actividad económica. Este es el coste más importante y difícil de estimar.

Comentarios finales

Los costes del terrorismo no comprenden la totalidad del valor de los bienes e infraestructura afectados, sino tan solo aquello que se puede medir directamente. Tampoco abarca las oportunidades perdidas, ni puede valorar el sufrimiento y dolor causado por la muerte de seres queridos o la sola afectación psicológica como resultado de la acción violenta, que es lo que generalmente busca; sin embargo, nos proporciona un instrumento más para determinar el daño que causa en las sociedades afectadas por este fenómeno, y a la vez cimienta el rechazo a esta forma de violencia.

Respecto a los dos objetos de estudio que facilitan el entendimiento de la economía del terrorismo, uno concerniente a la obtención de recursos para el sostenimiento de la OT, y el otro orientado a los costes económicos directos e indirectos que estos actos delictivos tienen sobre la sociedad, podemos señalar que es indispensable conocer las formas en las que las organizaciones terroristas obtienen financiamiento y soporte logístico, para poder determinar acciones que conduzcan a combatir este delito de la mejor forma y prever otras formas de acción. En lo tocante al segundo punto, para los países que se encuentran involucrados en la lucha contra el terrorismo, tal como lo mencionamos, efectuar estadísticas y cálculos económicos no refleja el impacto de las acciones terroristas en la sociedad. Los costes sociales no serán reflejados por completo en esas cifras; sin embargo, es preponderante conocer los costes económicos directos e indirectos, con la finalidad de que la población tome conciencia de cómo el terrorismo nos aleja de lograr el bienestar general y más bien nos sume en una sensación de inseguridad.

La perduración del terrorismo se debe a su adaptación constante y a la utilización de las ventajas que les brinda la tecnología y el aprovechamiento de la globalización en todas sus formas —lo que dificulta combatir esta amenaza—, ante lo cual es forzoso familiarizarse con sus formas de sustento y los costes económicos que origina, como una forma de conocer a nuestro adversario y adoptar cursos de acción que conduzcan a su desaparición o por lo menos a su minimización, a la par de lograr el propósito de que la sociedad advierta claramente los costos que paga, cómo es afectada y sumergida en la incertidumbre de un futuro aquejado por la violencia, rechazándolo.

Referencias

1. Ji Mingkui y Kong Xianghua, "Terrorismo Internacional y Lucha Antiterrorista", Departamento de Entrenamiento de la Universidad de Defensa Nacional del Ejército Popular de China, 2002, Págs. 3 y 4.
2. Buesa Mikel, ETA S.A., Editorial Planeta- Barcelona 2011, Págs. 75-76.
3. PLAN NACIONAL DE LUCHA CONTRA EL LAVADO DE ACTIVOS Y FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO (PERÚ) Pág. 6- El Plan Nacional ALA/CFT aprobado por Decreto Supremo N° 057-2011-PCM tiene por objeto el fortalecimiento del Sistema ALA/CFT a nivel nacional en sus componentes de prevención, detección y represión penal.
4. "Investigan financiamiento terrorista en tala ilegal", 12 agosto de 2012, AGENCIA EFE.
5. Mao Tse-tung "Problemas Estratégicos de la Guerra Revolucionaria de China", Obras Escogidas de Mao Tse-tung, EDICIONES EN LENGUAS EXTRANJERAS, PEKÍN 1968, Primera edición 1968, Tomo I, pp. 99.
6. Passas Nikos y Giménez-Salinas, "La financiación del Terrorismo de Al Qaida: Mitos y Realidades", Revista de Derecho Penal y Criminología, 2° Época n°19 (2007) Pág. 496.
7. Radio Programas del Perú, edición digital "Congreso aprobó ley que sanciona financiamiento del terrorismo [...]" www.rpp.com.pe/2012-10-19-congreso-aprobo-ley-que-sanciona
8. Ibídem 3, Pág. 7.
9. Mikel Buesa, Aurelia Valiño, Thomas Baumert, Joost Heijst, "Economía del Terrorismo: Teoría y Aplicaciones", Universidad Complutense de Madrid, 2008, Págs. 13-14.
10. Buesa Mikel, ETA S.A., Editorial Planeta- Barcelona 2011, Pág.14.
11. Quechua Víctor. "Perú: 13 años de oprobio". Lima, 1994. Págs. 400-407.
12. Conclusiones de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación- Perú, 2003.
13. "El libro negro de Sendero" en la Revista "Caretas" N° 2278, abril 2013. Pág. 25.
14. "Terrorismo en el Perú" Centro de Altos Estudios Policiales del Perú, 2008.
15. "El ABC de las reparaciones", Asociación Paz y Esperanza, Lima-Perú, 2006, Pág. 3.
16. Diario "La República", "Solo mil familiares han recibido reparaciones económicas del Estado", edición digital 29 de agosto de 2012.
17. "El tiempo del miedo: violencia política en el Perú, 1980-1996" PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ, 2002.
18. Instituto Nacional de Estadística e Informática, Censo Nacional Agropecuario 1994.
19. Revista "Caretas" N° 2199, Pág. 24.
20. Perú- Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico- Revisión de las principales variables macroeconómicas.
21. El VRAEM abarca parte de cuatro departamentos en la parte sureste del Perú: Ayacucho, Cusco, Huancavelica y Junín, y tiene una extensión aproximada de 162.000 kilómetros cuadrados. En esta área se ubican las principales cuencas cocaleras y se encuentran establecidos los remanentes de la OT Sendero Luminoso.
22. "Estudio sobre los costos directos que el crimen ocasiona al Estado y las familias" UNDOC-Lima-Perú, 2011.
23. Mikel Buesa, Aurelia Valiño, Thomas Baumert, Joost Heijst, "Economía del Terrorismo: Teoría y Aplicaciones", Universidad Complutense de Madrid, 2008, Pág. 15.
24. La madrugada del lunes 9 de junio del 2003, 62 terroristas de Sendero Luminoso ingresaron al campamento satélite de la empresa Techint, ubicado en la provincia ayacuchana de La Mar. Allí tomaron como rehenes a 71 personas, entre ellas ocho extranjeros y tres agentes de la Policía Nacional. La mayoría de ellos trabajaba en la construcción del gasoducto de Camisea.
25. Se presume que la liberación de los trabajadores de la firma se debió al pago de la suma exigida por la OT SL.
26. Heras Zárate Luis, "Fortalecimiento de estrategias para la prevención del lavado de activos" en Revista de Investigación Jurídica ISSN2222-9655, Pág. 9.

La inteligencia: el enemigo irregular y algunas ideas sobre su centro de gravedad



Capitán de Corbeta
JORGE MONTOYA RUIBAL



En el presente trabajo analizaremos lo que es el *enemigo irregular* desde una perspectiva de análisis estratégico.

Comenzaremos con lo que es la Inteligencia y su importancia en la *guerra irregular*, y luego analizaremos lo que Clausewitz dice del *centro de gravedad* en su libro *De la guerra*. Finalmente, presentaremos algunas conclusiones generales sobre el centro de gravedad en la guerra irregular.

La Inteligencia en la Guerra Irregular.

No es posible hablar de lo que es un enemigo sin hablar de Inteligencia. Hablar de Inteligencia es tomar en cuenta el conocimiento del enemigo, el ambiente donde se realizaran las operaciones y cómo es que afecta este ambiente a las fuerzas propias y al enemigo mismo. En el caso de la guerra irregular, es un tanto más complejo determinar estas conclusiones, debido a que el enemigo irregular es un enemigo que no siempre tiene la misma composición; sino que, más bien, consta de diversos componentes y mantiene diversos métodos y formas de realizar sus actos en diferentes escenarios geográficos, afectando también los campos de la actividad nacional (a nivel político, social, económico, militar). Todo esto dificulta la predicción de sus acciones.

Es por eso que lo esencial para librar una guerra con un enemigo irregular es conocerlo, así como al ambiente donde libra su lucha. Y esta tarea le corresponde a la Inteligencia en todos sus niveles —estratégica, operacional y táctica—, siendo también necesaria la capacidad de retroalimentación en los diferentes niveles, para poder conocer bien al enemigo.

Los factores que ayudan a determinar los límites de los niveles de la Inteligencia citada, son el factor espacio y el factor tiempo. En el factor espacio, la Inteligencia Operacional[1] está limitada en cierta medida por el área dada en un teatro de operaciones al Comandante operacional; y en cuanto al tiempo, es el que le permite realizar sus apreciaciones de Estado Mayor y su plan de campaña, así como la determinación del *centro de gravedad*. En cuanto a la Inteligencia Táctica, el espacio es el dado a una determinada unidad de combate en cierta área de operaciones o zona de combate. Y el factor tiempo en este caso es mucho menor que en el nivel operacional; es el tiempo real en que se realizan las operaciones tácticas con la información del momento, que le permite al Comandante táctico tomar las decisiones en la zona de combate misma.

En el caso de la Inteligencia Estratégica, los factores espacio y tiempo son aun mayores; su finalidad es predecir las intenciones futuras de la organización enemiga en un mediano y largo plazo; es decir, llegar a conocer qué planes estratégicos tiene el enemigo irregular y cómo tiene planeada la ejecución de los mismos; y lo más importante: determinar el centro de gravedad estratégico[2] del enemigo. Esta información será obtenida mediante el análisis de todas las informaciones disponibles en los archivos y las obtenidas por la Inteligencia Táctica y Operacional.

En relación con la guerra irregular, las diferentes líneas divisorias entre los niveles de la Inteligencia, son aun más tenues de lo que ya son en guerras convencionales; la dinámica de estas guerras libres de convenciones producen este efecto, como consecuencia de los diversos métodos empleados por el enemigo irregular.

El enemigo en la Guerra Irregular.

La guerra irregular puede tener varias connotaciones de acuerdo a cómo se efectúe el análisis del tema y desde qué perspectiva se lo haga. En el caso de la presente entrega, la intención es orientarnos en relación al tipo de enemigo que pertenece a un país. Lo habitual es que este enemigo irregular recurra

a acciones violentas contra el sistema político imperante. Es decir, que en general no coincide con el concepto político adoptado por los integrantes de determinado país. Así, el grupo o los grupos enemigos que pretenden llegar al poder para establecer su propio sistema, emplean una serie de métodos para cumplir con su objetivo, al cual, las más de las veces, denominan "revolucionario". Estos métodos, desarrollados por los grupos que buscan subvertir el orden, atentan contra la democracia de un país y su estabilidad como Estado.



El MRTA en casa del embajador de Japón.

Este tipo de guerra es difícil de comprender, y, por eso el Estado está en la obligación de responder, con el mayor acierto posible, a preguntas en torno a por qué los integrantes de estas organizaciones luchan, cuáles son sus metas y objetivos, y cómo es que se organizan para establecer su lucha.

El Estado, si desconoce lo mencionado líneas arriba, corre el riesgo de ser derrotado con un alto costo de por medio. Este enemigo no suele declarar la guerra; simplemente comienza a ejecutar acciones que, puesto que pertenecen a un contexto más amplio, les permite avanzar de manera sigilosa.

Se habla de guerra irregular, en tanto que se libra fuera de las convenciones y leyes de guerra convencional. Emplea todos los medios disponibles para ir debilitando al Estado, y su sistema democrático es utilizado a su favor, aprovechando las debilidades que este posee; por ejemplo, el Estado de derecho en que se encuentra el país puede ser favorable para el enemigo irregular, ya que muchas de las leyes y reglamentaciones favorecen su accionar.

Tomo como referencia a Fredrich August Von der Heydte y su libro *La Guerra Irregular Moderna*[3] para profundizar en el análisis de este tipo de enemigo del Estado nacional, con las siguientes citas:

"En qué consista la acción revolucionaria depende de la situación histórica concreta; existen diversos medios de realizar el cambio que se ha decidido, algunos de los cuales podrían tener el carácter de guerra irregular. En tal caso, la legitimidad de la guerra irregular se deriva de la nueva fórmula política que la revolución busca

realizar. La nueva fórmula se convierte, en alguna medida, en bandera del guerrillero, y esta lucha, triunfa o muere bajo ella".[4]

"Si alguna vez los fines justifican los medios, es en este caso. Uno de esos medios puede ser la guerra irregular, a nombre de la nueva fórmula política, de la que deriva su legitimidad".[5]

"El objetivo de la guerra irregular revolucionaria es minar el poder de esta legalidad, hasta que ya no pueda sostenerse; sus acciones se encaminan a hacer a un lado a los representantes de esta legalidad, o al menos a mostrarles que ya no tienen influencia".[6]

En el texto que se cita anteriormente he querido extraer variables por las cuales se entenderá mejor uno de los factores que considero entre los más importantes en una guerra irregular en el nivel estratégico: la legitimidad del Estado que le da la opinión pública nacional. Así, las variables a tener en cuenta son las siguientes: Gobierno, Fórmula política,[7] Legitimidad, Población, Enemigo, Guerra Irregular.

El enemigo irregular está en desacuerdo con la fórmula política que se aplica en el Estado, por lo cual decide establecer una organización que le permita iniciar acciones de todo tipo para destruir la fórmula política imperante. Para poder organizarse requiere tener una plataforma de lucha. Esa plataforma será su bandera. Para eso debe preparar psicológicamente a sus integrantes y comenzar a aplicar métodos de reclutamiento, formar escuelas mediante las cuales logren internalizar su ideología entre los reclutados y así cimienten su vocación de entrar en la lucha. Lo siguiente es la organización del grupo que se consiguió captar. Creo que todo esto es posible gracias a que existe una bandera por la cual luchar.

Si el objetivo ulterior es llegar al poder y establecer una fórmula política de acuerdo con su ideología, estos grupos, las más de las veces, escogen la guerra irregular como un medio privilegiado para el logro de sus fines.

Para poder avanzar, trazan, como unos de sus objetivos intermedios, deslegitimar la fórmula política imperante en el Estado nacional. Este accionar va acompañado de otro medio: neutralizar a sus representantes. Para poder implementar estos medios, efectúan todo tipo de acciones políticas y militares, desde todos los escenarios posibles. Por tanto, emplean estrategias que permitan fricciones dentro de los elementos constitutivos del Estado y, a la vez, de los grupos conformantes de la Nación. Proceden a dificultar el funcionamiento del Estado nacional. También buscan organizaciones que tengan objetivos

convergentes o que estén integradas por grupos sociales no integrados plenamente al Estado nacional.



ELN - Ejército de Liberación Nacional (Colombia).

Para comprender lo descrito, presento el siguiente ejemplo como un caso que podría haber sucedido:

Nos ponemos en el supuesto de que, por información de Inteligencia, se sabe el momento y el lugar por donde una columna terrorista va a establecerse en un pueblo y luego saldrá a continuar con sus tareas delictivas; ante ello, las Fuerzas del Orden diseñan un plan para la neutralización de esta columna de delincuentes. La información con que se cuenta corresponde a una fuente de alta calidad, es decir, una fuente humana, miembro de una de las agencias de Inteligencia del Estado, y muy conocedora del enemigo.

Al llegar el día y hora esperados, llega la columna terrorista, dando inicio tanto a sus labores de agitación como de propaganda. Posteriormente, pasa al secuestro de niños que luego puedan ser empleados como integrantes activos de sus columnas, como parte de su fuerza local o su brazo armado. Cuando la patrulla de las Fuerzas del Orden detecta a los delincuentes en un área despoblada y se traba combate, cayendo muertos varios de los terroristas, la columna sediciosa escapa y se lleva a sus muertos. La patrulla cumple con éxito su misión de neutralizar el accionar de estos delincuentes; el objetivo táctico se llegó a cumplir.

Días después, miembros de la organización terrorista que habitan en el poblado y son parte del soporte logístico de su organización, denuncian en los medios de comunicación que "una patrulla de las Fuerzas del Orden ha confundido a pobladores de la zona con terroristas. Producto de un encuentro, la patrulla militar ha asesinado a estos inocentes pobladores". Esta información llega a la opinión pública nacional, a partidos políticos, organizaciones no gubernamentales, diferentes sectores del Ejecutivo, Congreso nacional, etc. El Ministerio Público efectúa la denuncia contra los integrantes de la patrulla; el Poder Judicial toma las acciones que corresponden a tal denuncia; los partidos políticos con objetivos contrapuestos al partido de gobierno, salen en los medios de comunicación a criticar las acciones de las Fuerzas del Orden y del



Mujeres del Vietcong.

sector del Ejecutivo, que es responsable político de las acciones. Finalmente, la percepción del resultado de esta operación ante la opinión pública nacional resulta siendo negativa.

En el desarrollo del ejemplo no se discute la necesidad de una investigación, ni cuál es la mejor forma de realizarla, en vista de que las Fuerzas del Estado están realizando operaciones militares secuenciales y continuas. Solo se quiere mostrar cómo en los hechos que suceden, el enemigo logra que su derrota táctica tenga efectos estratégicos favorables a su organización.

En el caso del Estado, por lo que vemos, el logro de un objetivo táctico tuvo un efecto estratégico negativo. Esto se da porque el enemigo irregular mantiene alineados los objetivos estratégicos de la organización con los objetivos tácticos en el escenario del campo de combate. Además de que, por otro lado, en el caso que se presenta, el Estado no articula bien su objetivo estratégico con los operacionales y los tácticos, para poder así lograr los efectos que quieren de un objetivo táctico y se contribuya a obtener el objetivo estratégico.

Vemos que la información llega distorsionada a los medios de comunicación, alcanzada por el mismo enemigo, y el Estado no reaccionó oportunamente para informar lo sucedido de una manera adecuada, es decir, empleando la comunicación estratégica, no habiendo correspondencia entre las operaciones tácticas y los efectos de estas en su real magnitud.

Vemos así que las acciones militares que realiza el Estado van perdiendo legitimidad. Estas acciones se perciben como mal planeadas y ejecutadas; no son del agrado de la opinión pública, por lo que poco a poco esta dejará de apoyar las acciones militares que realizan las Fuerzas del Estado.

El ejemplo muestra que esta acción aislada ha contribuido a debilitar la legitimidad de una de las acciones del Estado ante este tipo de guerra y, por consecuencia lógica, también menoscaba la legitimad del actor político representante. En cambio, sabemos que como este tipo de organizaciones tiene

como meta llegar al poder y establecerse en él; lo que legitima su lucha es su propia fórmula política, que viene a ser la bandera del terrorista,[8] y el éxito de esta acción es tal si colabora con su objetivo estratégico y motiva su continuación en la lucha.

Pre conclusiones.

Ante lo explicado anteriormente, podemos entender la relación entre las variables que se extraen del texto de referencia, ofreciendo un conjunto preliminar de conclusiones:

1. La guerra irregular es un medio para lograr el objetivo último de la organización; es decir, la emplean si es que contribuye al éxito de su plan político.
2. El objetivo último, que es llegar al poder, está legitimado por la bandera del terrorista, que es la fórmula política de la organización a la que pertenece y que legitima su accionar.
3. El brazo armado de la organización tiene formación política (sin fundamento alguno, sino más bien fácil y simple, que suele ser sencilla de exhibir o repetir por sus militantes ignorantes) y busca ser clara en relación al porqué de su lucha, lo cual facilita el tener alineados el objetivo político de su guerra con los objetivos intermedios y tácticos, haciendo su accionar más eficiente.

El Centro de Gravedad en un enemigo irregular.

Luego de haberse analizado brevemente lo que es la guerra irregular, vamos a tocar el tema de lo que es el centro de gravedad. Para lo cual se pone como referencia a Carl von Clausewitz, quien escribe sobre el centro de gravedad del enemigo. En el contexto de la época en la cual desarrolló



FARC - Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia

sus estudios, lo más llamativo de su texto es que del mismo se pueden extraer algunos principios que sirven de orientación. Ahora el interés será contextualizar el texto en un escenario de guerra irregular, para poder extraer algunas ideas. Así, luego del análisis, se podría concluir señalando algunos principios propuestos para este tipo de guerra, para lo cual se analizará el texto desde la perspectiva de la guerra irregular. Por ejemplo, veamos lo que él describe:

"Se formará un centro de gravedad, un centro de fuerza y movimiento del que depende el conjunto, y a ese centro de gravedad del adversario tiene que dirigirse el golpe concentrado de todas las fuerzas [...]; lo pequeño depende siempre de lo grande, lo carente de importancia de lo importante, lo causal de lo esencial. Esto ha de guiar nuestra mirada".[9]

En esta primera parte, según Clausewitz y la perspectiva de análisis que le damos a su texto sobre la guerra irregular, vemos que define que el enemigo tiene un *centro de gravedad.* Este centro de gravedad articula al resto de sus componentes para el movimiento que requiere efectuar. Para entender mejor el texto, veamos el siguiente ejemplo:

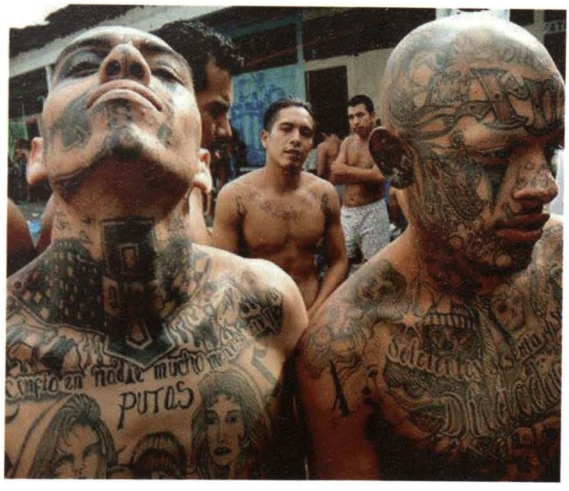
Aplicando el concepto se extrae de las ideas el texto que pondremos al cuerpo humano, simulando un boxeador que está en combate, como objeto del análisis.

Para un boxeador que va a entrar en combate cuerpo a cuerpo vamos a identificar en él, a primera vista, varios componentes o elementos con los cuales proyecta su poder y demuestra su libertad de movimiento, que básicamente son sus extremidades superiores. *Estas extremidades superiores podrían compararse con lo que es dentro del ejército una unidad de combate.*

Lo que hace esto posible son los sistemas que posee el cuerpo humano, como el sistema respiratorio, sistema digestivo, sistema circulatorio, sistema nervioso, sistema muscular y otros. *Esto podría ser la analogía con lo que son la logística de consumo o logística táctica, y demás servicios que hacen posible que un batallón de infantería pueda sostener un combate.*

Y si vamos más allá, veremos que para que el luchador pueda desenvolverse en un combate, tendrá que funcionar correctamente el ciclo de transformación de energía de su cuerpo, que actúa mediante la interacción de los diferentes sistemas del cuerpo antes mencionados. Este ciclo de energía tiene como concepto fundamental el convertir el glucógeno en energía desde que son ingeridos los alimentos como carbohidratos, hasta que, por medio del sistema digestivo, el trabajo del hígado del hígado y demás órganos, se convierte en glucógeno, para luego, por medio del sistema circulatorio, llegar a

la sangre, que, a su vez, transferirá el alimento al músculo para darle la capacidad de movimiento. *Estos sistemas se pueden comparar, para efectos del ejemplo, con todo lo que requiere tener una unidad de combate antes de que se inicien las operaciones; es decir, todos los procesos que permiten tener a la unidad de combate en perfecto estado de alistamiento, como son el establecimiento y una perfección en cada procedimiento técnico y táctico desde*

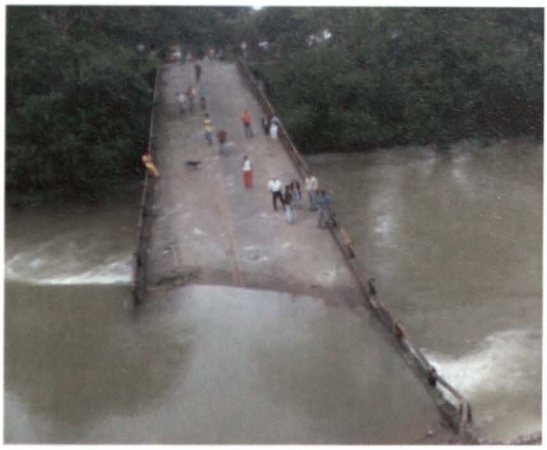


MARAS.

que a una pieza de artillería se le da la orden de hacer fuego, y lo que tiene que hacer cada uno de los miembros de esa pieza —desde el cargado del arma hasta la puntería—, de manera sincronizada con los otros elementos de combate, como podrían ser las unidades blindadas u otras, de acuerdo con el tipo de táctica a emplear. Todo esto en entrenamiento se corrige y se mejora hasta que sea perfecto; al llegar a serlo quiere decir que ya tenemos una capacidad.

Si bien es cierto que los músculos ya tienen la capacidad de movimiento cuando el ciclo termina, estos no podrán ejecutar el movimiento y proyectar su poder hacia el enemigo si es que el cerebro no les da las órdenes de actuar. *Acá se sigue viendo que una vez obtenida la capacidad, ya se está listo para el enfrentamiento, y en el enfrentamiento existe un Comandante, que es quien da las órdenes a sus elementos de maniobra para que ejecuten acciones de acuerdo con la situación, y a su organización que estableció para el combate, muy a pesar de que cada unidad tenga la capacidad de ejecutar acciones tácticas en combate, estas no se realizarán si es que el Comandante de la operación* no lo considera conveniente. *El Comandante decidirá en base a su experiencia y conocimiento de la guerra qué órdenes dar, qué tipo de acciones delegar y qué otras retener.*

En este ejemplo podemos ver que la libertad de acción depende de varios elementos que son el centro de poder del que depende el conjunto; pero el más importante es el que, de acuerdo con nuestra capacidad en relación a la del adversario, en un momento dado podemos anular. Esa capacidad que permite articular los elementos por los cuales proyecta su poder, en este caso podrían ser las órdenes que mediante el cerebro se les da a estos elementos, como son en el ejemplo, los



Puente San Vicente del Caguan derribado por las farc 20 de julio 2012.

brazos y piernas que gobiernan el desplazamiento del boxeador en una posición siempre enfrentada a su oponente.

Queremos extraer una parte que estimamos importante de la cita anterior para continuar el análisis: *"[...] un centro de fuerza y movimiento del que depende el conjunto".*

En este caso, este *centro de fuerza y movimiento* podría ser la cabeza del luchador, según el ejemplo citado, pero si tiempo antes del inicio del combate afectamos su ingesta de alimentos, o si dañamos el funcionamiento de su hígado, el sistema nervioso u otros elementos más, también se podría cumplir el objetivo. Pero esto requeriría haber iniciado acciones antes de la lucha propiamente dicha, para afectar el poder del enemigo durante el combate próximo; lo importante es determinar de acuerdo con la situación el momento y el contexto en que se realizan las acciones y las capacidades que uno tiene para cumplir con el objetivo.

En el ejemplo citado, pensemos que somos una persona que diseña un plan para sabotear la alimentación del boxeador contra el cual se va a enfrentar, y hacerlo antes y durante el combate, mediante sustancias que afecten el sistema muscular y el sistema nervioso.

Este sería el caso poniéndonos en el contexto de guerra irregular, en el cual un enemigo realiza sabotaje a unidades de combate, o en el nivel operacional afecta la continuación de operaciones militares, como se citó en el ejemplo del tema "La Guerra Irregular", empleando como instrumento la guerra de información, mediante información falsa diseminada a los medios de comunicación, con la cual se llega a afectar la continuación de operaciones militares. Y en el nivel estratégico contribuye a mellar la legitimidad de la decisión política del Estado de ejecutar operaciones militares en cierta área geográfica donde se libra la lucha.

Tomando en cuenta lo dicho, es que se determina cuál va a ser la estrategia para anular el centro de gravedad después de haberlo determinado acertadamente. Si es que ese centro de gravedad se puede destruir o afectar antes o durante las operaciones.

Por lo expuesto antes, vemos que "el centro de fuerza y movimiento del que depende el conjunto", según el caso, podría ser el sistema de comando y control (cerebro, en caso del boxeador); en este caso, las órdenes que el cerebro transfiere a sus componentes, mediante los cuales proyecta su fuerza, o cualquiera que afecte el conjunto de elementos, como son los elementos de maniobra de una gran unidad de combate (brazos, piernas, rodillas, codos, en el caso del boxeador del ejemplo), con los cuales el enemigo proyecte su poder.

Luego tenemos la frase de la primera cita de Clausewitz, que dice: *"Lo pequeño depende siempre de lo grande, lo carente de importancia de lo importante, lo causal de lo esencial. Esto ha de guiar nuestra mirada"*. Según esa frase podríamos decir que Clausewitz estaba empleando el concepto de lo que es un "sistema". Podemos apreciar que interrelacionó los componentes de un todo, tomando en cuenta lo importante de algunos y lo no importante de otros, así como las características y atributos que podría tener cada uno y la dependencia que existe entre estos.

Si recordamos la frase anteriormente analizada, podemos afirmar, después del análisis, que se está hablando de un sistema; y si se habla del enemigo, podríamos considerar al enemigo como un sistema que está compuesto de diversos componentes importantes y menos importantes, grandes y pequeños, que entre ellos encuentran una dependencia para su funcionamiento, lo que deberá guiar nuestro análisis del enemigo.

Otra parte del texto de Clausewitz que es interesante analizar es la siguiente:

"Alejandro, Gustavo Adolfo, Carlos XII, Federico el Grande, tenían su centro de gravedad en su ejército; si este hubiera sido destruido, mal hubieran podido representar su papel; en los estados desgarrados por disputas internas, suele estar en la capital; en estados más pequeños que se apoyan en otros poderosos, reside en el ejército de esos aliados; en el caso de alianzas, está en la unidad del interés; en el caso de sublevaciones populares, en la persona del líder principal y en la opinión pública. Contra esas cosas hay que dirigir el golpe. Si eso ha hecho perder el equilibrio al adversario, no hay que darle tiempo para recuperarlo; el golpe tiene que ser continuado siempre en esa dirección o, en otras palabras, el vencedor tiene que dirigirlo siempre por completo contra el todo; y no contra una parte del adversario. No se derriba realmente al adversario conquistando con cómoda calma y superioridad una provincia enemiga y prefiriendo la posesión más asegurada de esa pequeña conquista a los grandes éxitos, sino buscando una y otra vez el núcleo del poder enemigo, apostándolo todo para ganarlo todo".[10]

En el párrafo de referencia se puede observar que cuando en el ejemplo de centro de gravedad se determina como tal al ejército del enemigo; la capital de un país; el ejército de los aliados; la unidad de interés; y en otra circunstancia lo que podría acercarse a lo que vendría a ser un enemigo irregular, poniendo el caso de sublevaciones populares, determina el centro de gravedad en la opinión pública y en el líder principal. Podemos ver que de acuerdo a ciertas condiciones es que determina diferentes centros de gravedad, considerando la composición del enemigo, y como punto importante de resaltar considera las alianzas entre estados, como parte de un todo como enemigo, al determinar que la unidad de interés que existe entre esas alianzas es el centro de gravedad. En el caso de las sublevaciones populares que se menciona, es interesante relacionarlas con un enemigo irregular, porque en realidad así lo es, dependiendo del grado de beligerancia de la organización y la configuración de su estructura.

De la última parte del texto citado líneas atrás: *"contra el todo; y no contra una parte del adversario"*. A su vez indica ser agresivo al interpretar la frase que dice: *"no se derriba al adversario conquistando con cómoda calma y superioridad una provincia enemiga y prefiriendo la posesión más asegurada de esta pequeña conquista a los grandes éxitos, sino buscando una y otra vez el núcleo del poder enemigo, apostándolo todo para ganarlo todo"*.

Vemos que la orientación de Clausewitz es golpear el centro de gravedad, y una vez afectado, continuar haciéndolo hasta que enemigo pierda el equilibrio, y seguir así, continuamente, impidiendo su recuperación. Se observa que la determinación con que uno debe llegar al núcleo del poder del enemigo, es muy importante para obtener la victoria.

Después de haber analizado lo descrito por Clausewitz, podríamos llegar a ciertas afirmaciones:

1. El enemigo puede ser visto como un "sistema enemigo", pues posee componentes o elementos que le dan libertad de acción y movimiento, con los cuales proyecta su poder, teniendo en cuenta que todos los elementos dependen entre sí y son gobernados por otro, que les da la orden de movimiento.
2. El centro de gravedad se determina según la composición del enemigo. Si el enemigo tiene alianzas con otros actores, estos deberán ser considerados en relación con el rol que puedan desempeñar en el combate con el enemigo.
3. Para determinar el centro de gravedad se tiene que conocer muy bien al enemigo. Es decir, conocer cada uno de los componentes que contribuye

a su libertad de acción, cómo es que estos funcionan e interactúan entre sí, qué tipo de interdependencias mantienen.



Debemos concentrarnos en el análisis de nuestros enemigos.

Luego de haber hecho el análisis de lo que respecta a la guerra irregular y lo que corresponde al concepto del centro de gravedad, poniéndolo dentro del contexto de la guerra irregular en el nivel estratégico, podemos proponer las siguientes conclusiones generales:

- Hemos visto que, según lo analizado del texto de Clausewitz, se le ha dado el enfoque del concepto de sistema, al resaltar lo expuesto por el citado autor en relación a que el enemigo posee diferentes componentes, con diversas características y atributos que, al interactuar entre sí, permiten el accionar de la organización enemiga en el caso de la guerra irregular.
- Por tanto, al determinar cuál es el componente o elemento fundamental del sistema enemigo en su accionar, podríamos decir que habríamos hallado su centro de gravedad. A su vez, se debe analizar las posibles alianzas que este enemigo pudiera tener, considerándolas como componentes del sistema enemigo, como sucede en el caso de algunas organizaciones criminales (como las de narcotraficantes), con las que podrían tener objetivos comunes que influyan en la solidez de su alianza. Al no considerar este tipo de factor, se podría errar en la determinación del centro de gravedad.
- Es importante que el oficial de Inteligencia se ubique en el nivel de conducción[11] que está trabajando, para determinar el centro de gravedad del enemigo, ya que el centro de gravedad en el nivel estratégico es diferente que en el nivel operacional y táctico.
- Después de lo revisado sabemos que el terrorista que es integrante de las columnas armadas tiene formación política y esto le da la capacidad de adaptarse fácilmente a las variaciones en los lineamientos tácticos de las fuerzas que son conducidas desde el nivel operacional, y que ocasionan en varios casos que el centro de gravedad en estos niveles también cambie, por lo cual el oficial de Inteligencia tiene que hacer permanentemente el análisis del enemigo y tener conocimiento de lo que está haciendo la fuerza propia en operaciones.

Bibliografia

1. Dr. Vego Milan, Operational warfare (nwc1004).
2. Apuntes de estrategia operacional Calm (AP) Carlos De Izcue; CdF (AP) Yuri Tolmos; CdeF(AP) Andrés Arriaran.
3. APUNTES. C de N (AP) José Montoya.
4. General de División, Argumosa Jesús, América Latina ante las nuevas amenazas aproximación estratégica, (España).
5. Pertusio Roberto. Estrategia operacional 3ra edición.
6. Pertusio Roberto. Un ensayo sobre Estrategia Operacional a Nivel Regional. Argentina, 2006.
7. Doctrina básica conjunta CC. FF. AA., Perú.
8. Von Clausewitz Carl. De la guerra.
9. Aznar Federico, Entender la guerra en el siglo 21, España, 2011.
10. Von der Heydte, Friedrich. La guerra Irregular Moderna, Lima, Perú, 1988.
11. Monografías del Ceseden 131 (septiembre 2012). Ministerio de Defensa de España Capítulo 5. Juan Gómez: "Inteligencia Operacional".

Referencias

1. Monografías del Ceseden, 131. Ministerio de Defensa de España, setiembre de 2012, Capítulo 5. Juan Gómez: *Inteligencia Operacional,* pág. 192: La Inteligencia Operacional, en cuanto puente entre la Estratégica y la Táctica, es nexo fundamental entre ambas y regula el flujo tanto en sentido ascendente como descendente, a la vez que se relaciona en horizontal con una amplia gama de agencias y organizaciones civiles y militares. En operaciones actuales, las fronteras tradicionales entre los niveles de la guerra (estratégico, operacional y táctico) tienen menos relevancia en cuestiones relacionadas a Inteligencia. Las mejores capacidades de obtención y los avances de las tecnologías de la información han provocado que los mandos tácticos tengan a menudo acceso instantáneo a la Inteligencia Estratégica, mientras que la Inteligencia Táctica a menudo conlleva ramificaciones estratégicas.

2. Según el Almirante Pertusio, en su libro *Un ensayo sobre Estrategia Operacional a nivel regional:* Es menester el distinguir los centros de gravedad materiales de aquellos que son ideales. Los primeros se corresponden con los vinculados a los niveles Estratégico, Operacional y Táctico; los ideales, en tanto, suelen ser los centros de gravedad del nivel Estratégico: la voluntad de lucha, la moral del pueblo ante el esfuerzo de guerra, el desánimo ante la acumulación de bajas, el temor a la guerra prolongada, etc.

3. El libro *La Guerra Irregular Moderna* fue publicado originalmente en 1972 en la República Federal de Alemania, pero en 1988 se realizó la primera edición peruana, en colaboración con la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, con fines exclusivamente de instrucción; ello se dio durante una coyuntura muy especial que vivió nuestro país: una guerra no declarada por organizaciones terroristas que practicaban la *guerra irregular.* Paradójicamente esta guerra aún no termina. Cuando su autor comenzó a escribir el libro, los estadounidenses aún combatían en Vietnam; caso típico de una guerra irregular en que pierde una gran potencia. El autor quiso mostrar en forma de tesis los errores tangibles de los estadounidenses, pero no se propuso juzgar la forma específica de la guerra, sino analizar el hecho de la guerra irregular.

4. Von der Heydte, Friedrich: "La esencia de la guerra irregular" en *La guerra Irregular Moderna,* Lima-Perú 1988, p. 16.

5. Ibídem, p. 18.

6. Ibídem.

7. Según el autor de *La Guerra Irregular Moderna,* la fórmula política es el principio y fundamento lógico de un orden político; en ella se transparenta el orden político, cuya existencia parece cobrar significado. Toda la estructura legal del Estado está construida sobre una fórmula política. Actualmente, otra fórmula política es la soberanía del pueblo, la idea de que toda autoridad se deriva del pueblo y que todo el que pertenezca a este orden de cosas es llamado a codeterminarlo; la codeterminación se expresa en votos y elecciones, en que la voluntad de la mayoría, en diferentes asuntos, se delega desde abajo. Otra de estas fórmulas políticas es la dictadura del proletariado como vía hacia la sociedad sin clases, en cuya fase final la "autoridad" se distribuye de tal forma en la sociedad, que no hace falta procedimiento alguno para delegarla.

   No existe ninguna fórmula política cuya validez se pueda demostrar científicamente. Toda fórmula política es una ficción: solo es real la fuerza que ejerce como contenido de una fe política. La fórmula política se considera correcta, verdadera y necesaria, y la creen sus adeptos.

8. Según Friedrich Von der Heydte, la fórmula política se convierte en la bandera del guerrillero, y este lucha, triunfa o muere bajo ella. La bandera es el símbolo de una idea, su representación sensual; en la fórmula política, es la idea misma la que vive y opera.

9. Carl Von Clausewitz (2005). *De la Guerra.* Editorial La esfera de los libros, pág. 656.

10. Ibídem.

11. Según el *Manual de Doctrina Básica Conjunta del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas,* capítulo VI, "Planeamiento, fundamentos de las operaciones conjuntas", tenemos que los niveles de la guerra son:

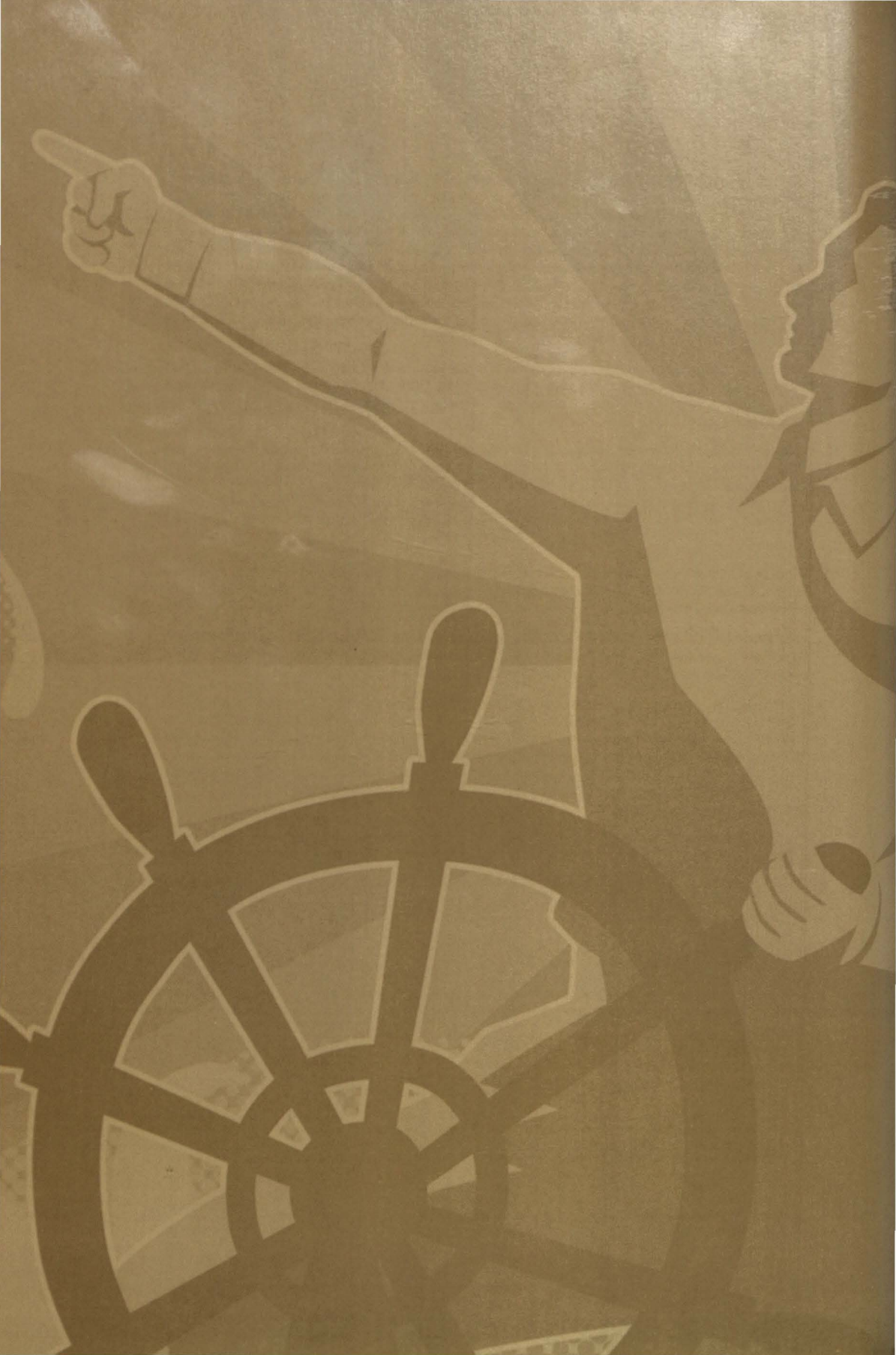
    Nivel Estratégico: es aquel nivel en el que una nación determina sus objetivos de Seguridad y Defensa; desarrolla y emplea todos los campos del poder nacional para alcanzar estos objetivos. Este nivel es de la Estrategia Total, que comprende al nivel Estratégico Militar.

    Nivel Operacional: es el eslabón que une el empleo táctico de las fuerzas con los objetivos estratégicos. El Plan Estratégico Conjunto, elaborado por el J-CCFFAA, asigna los Objetivos Estratégicos Operacionales a los Comandantes Operacionales. Luego, el Comandante Operacional diseña la Maniobra Estratégica Operacional (MEO), la cual es plasmada en un plan de campaña. Es el elemento que relaciona la Política de Seguridad y Defensa Nacional con las actividades operacionales dentro de su área de responsabilidad.

    La Estrategia Operacional ayuda a los Comandantes a usar los recursos en forma eficiente y efectiva. Sin la Estrategia Operacional, la guerra sería un conjunto de encuentros desconectados con los daños relativos como única medida de éxito o fracaso.

    La Estrategia Operacional se enfoca de manera especial en los métodos fundamentales y los asuntos asociados con la sincronización e integración de las fuerzas de aire, mar, tierra y operaciones especiales.

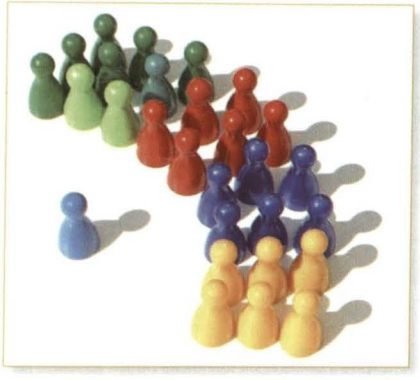
    Nivel Táctico: es el empleo de las unidades en combate; incluyen la disposición y la maniobra de las unidades entre sí y con relación al adversario, para poder usar todo su potencial. Un encuentro o combate es normalmente corto en duración y demanda fuerzas pequeñas; incluye una variedad de acciones entre fuerzas oponentes en el aire, sobre o bajo el mar, y en tierra. Una batalla consiste en un conjunto relacionado de encuentros. Son, por lo general, más largas; involucran fuerzas más grandes, como flotas, ejércitos y fuerzas aéreas, y pueden afectar el curso de la Campaña.



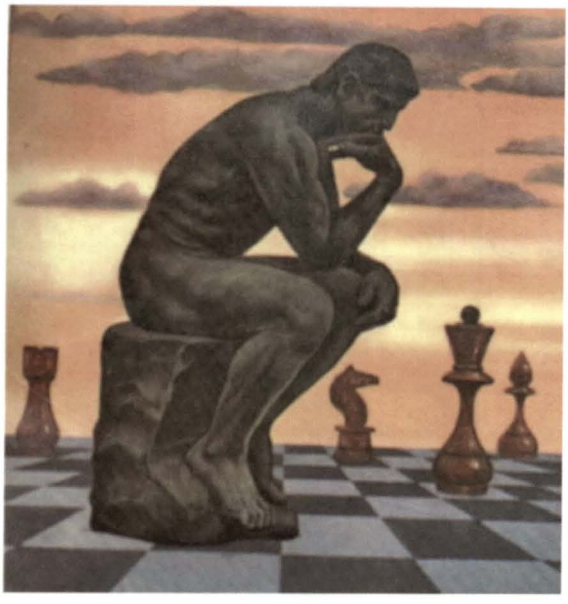
Líderes y Gerentes en relación con la Estrategia



Capitán de Fragata
EDUARDO MARTÍN SUEYRAS VALVERDE



Desde la antigüedad, en las organizaciones más primitivas, el ser humano ha vivido y se ha desarrollado en un sistema de jerarquías, incluso desde aún más atrás, para quienes creen que descendemos de especies anteriores de primates. Con el pasar de los años las civilizaciones han ido evolucionando y la interrogante de por qué algunos individuos ejercen una influencia sobre otros, ha sido el tema de muchos escritores a lo largo de los siglos. Hay testimonios de la presencia de líderes y seguidores en obras como las de Homero, Sócrates, Platón, Aristóteles, Sun Tzu, Maquiavelo, hasta nuestros tiempos. El tema del liderazgo cobra mayor importancia hoy en día, con el aporte de las personas al desarrollo y a los logros en las diferentes organizaciones. En un mundo de continuos cambios, resulta apremiante el estudio de la capacidad de dirigir, orientar y fortalecer el esfuerzo colectivo hacia la continua innovación y adaptación a las nuevas circunstancias. Es indispensable la detección y formación de hombres y mujeres que sean capaces de encontrar nuevos rumbos y opciones cuyas fronteras aún son desconocidas.



La convicción, inspiración de un líder.

Giuliani (2002), quien se desempeñó como alcalde de Nueva York en la década pasada, teniendo que afrontar el llamado 11-S, escribió: "Todos los líderes se ven influidos por aquellos a quienes admiran. Leer sobre ellos y estudiar su desarrollo permite que un aspirante a líder cultive sus propias características como tal. Si tiene suerte podrá aprender de los líderes mientras vivan"[1]. Si lo mencionó Giuliani, un hombre que fue capaz de unir a una ciudad en una de sus mayores crisis, es muy importante tenerlo en cuenta, por su sobresaliente y destacada demostración de liderazgo durante y después del atentado del 11 de setiembre de 2001.

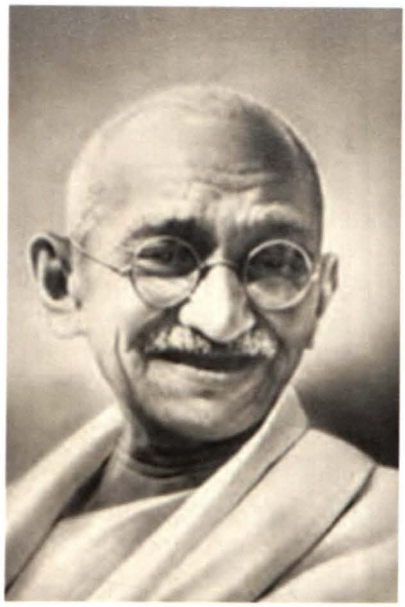
Conger, Spreitzer y Lawler (2000) afirmaron: "Ejecutivos de compañías norteamericanas exitosas concluyeron que sus organizaciones tenían muy pocas personas con habilidad para el liderazgo y demasiadas que eran simplemente hábiles para administrar"[2] (p. 32). ¿Con esta afirmación qué es lo que se requiere de un gerente o un líder? ¿Qué relación guardan estos dos con la estrategia? Esta se está convirtiendo en la pregunta del siglo. Interrogante que todo empresario se ha formulado, a pesar de que pareciera no tener sentido, si observamos el número considerablemente importante de profesionales que año tras año entran al mundo laboral. Previamente debemos responder dos preguntas: ¿Qué se entiende por Gerencia y por Liderazgo? ¿Qué relación tienen con la estrategia? Pareciera uno sinónimo del otro; sin embargo, la diferencia es abismal. Es realmente sorprendente la enorme cantidad de literatura y trabajos científicos dirigidos a definir estos dos términos. El significado de la palabra liderazgo en el Diccionario de la Real Academia Española nos remite a la palabra liderato, que significa condición de líder; por lo que es necesario ir a la palabra líder, la misma que proviene del inglés leader, guía, y que define a la persona que un grupo sigue reconociéndola como jefe u orientadora. Al respecto, según Bass (1990), hasta que la Academia no

establezca una definición estándar, debemos continuar viviendo con la amplia gama de definiciones existentes, "pero asegurándonos de entender qué tipo está siendo utilizado en cada análisis en particular".[3] Ya desde hace varias décadas, Stogdill (1974) escribió que "existen tantas definiciones de liderazgo como personas que han intentado definir el concepto".[4]

Porter (2009) escribió, con referencia a la estrategia: "Las empresas deben ser flexibles para responder rápidamente a los cambios de la competencia y del mercado. Deben compararse continuamente con las mejores para optimizar sus prácticas, cultivar competencias esenciales para aventajar a sus rivales".[5] Buena definición para las organizaciones que desean salir adelante, acompañadas de estrategias correctas y un liderazgo emprendedor. Existen claras diferencias entre lo que es un gerente y un líder en la organización: ser líder implica poseer una visión a largo plazo, ser capaz de conducir una organización proyectándola a futuro mediante estrategias, para llegar a una visión clara y ambiciosa; conlleva también poseer un pensamiento crítico, una serie de conductas demostrables y observables, así como una fortaleza importante de inteligencia cognitiva y emocional. Según Bennis & Nanus (1985), "los administradores hacen correctas las cosas, mientras que los líderes hacen las cosas correctas".[6] Excelente afirmación, que nos da una clara diferencia entre ambos.

Algunos autores consideran que el liderazgo forma parte, entre otras cosas, de las responsabilidades del gerente. Davis y Newstrom (2003) afirmaron: "El liderazgo es una parte importante de la administración, pero no es la única".[7] Los gerentes son las personas que asumen el desempeño gerencial de una organización y son los responsables de dirigir las actividades operacionales que ayudan a las organizaciones para alcanzar metas a corto plazo. La base fundamental de un buen gerente es la medida de la eficiencia y la eficacia que este tiene para lograr las metas de la organización, así como la capacidad que tiene para reducir al mínimo los recursos usados, para alcanzar los objetivos de la organización (hacer las cosas bien), y la capacidad para determinar los objetivos apropiados (hacer lo que se debe hacer). Según Bennis y Nanus (1990): "Un líder es por definición un innovador. Hace cosas que otras personas no han hecho o no hacen".[8] Ningún grado de eficiencia puede compensar la falta de eficacia, de manera tal que un gerente ineficaz no puede alcanzar las metas de la organización. La eficacia es la clave del éxito de las organizaciones. Pero el ser gerente no solo es dirigir actividades; ser gerente también implica ser un buen líder. Es saber el proceso de cómo penetrar en esas actividades que realizan los miembros del grupo con el cual se trabaja. El gerente, para

poder lograr sus objetivos, debe saber cómo usar las diferentes formas del poder para influir en la conducta de sus seguidores, en distintas formas, sin olvidar qué es lo que se quiere lograr y hacia dónde se va.



Mahatma Gandhi.

Gerenciar y liderar son elementos que se deben combinar para el logro de su fin común; permiten el aprendizaje de diferentes técnicas para el desarrollo personal, indispensable para que todos entiendan las formas de cooperación con eficacia y eficiencia. Bennis y Nanus (1997) escribieron: "Liderazgo es una transacción entre líderes y seguidores. No podría existir uno sin el otro. Tiene que existir resonancia, una conexión entre ambos".[9] Si lo dijeron Bennis y Nanus, esta es una afirmación que todo líder debe tener para modelar su estrategia hacia una visión dentro de una organización. Caroselli (2002) escribió: "Mientras un directivo trabaja para alcanzar las metas de la organización, la función del líder consiste en definir nuevos objetivos, revisar y reciclar los antiguos o emprender nuevas líneas de actuación".[10] Buena definición para el líder, que con unas estrategias adecuadas puede alcanzar los objetivos propuestos.

El líder se inspira en la convicción o en la entrega emocionada de sus seguidores; en tanto que el gerente confía en la disciplina de sus seguidores y en la solidez de la organización. El líder debe ser y parecer, y el gerente basta con que lo sea. El que ejerce un liderazgo no está sometido a términos o fechas; pero el que desempeña una gerencia normalmente responde a plazos estrictos. Entre el líder y el gerente siempre hay una paradoja: el dirigente aspira siempre a ser líder, aunque no siempre lo logra; y el líder muchas veces llega a transformarse en gerente, aunque no lo quiera. Aun cuando el líder y el gerente cuentan con el carisma para realizar su trabajo, la diferencia es radical: el carisma del líder es personal, y por ende, intransferible, y el del dirigente es institucional, y se traspasa automáticamente al relevo en el cargo. El gerente manda, el líder convence. La perseverancia en el líder llega a parecer heroicidad, en tanto que en el gerente apenas se considera trabajo de rutina. La gerencia es un oficio, y el liderazgo un arte. El líder cree en la acción, y el

dirigente confía más en la omisión. El gerente pugna por que los principios se respeten, y el líder porque se disfruten. El gerente se inclina por la capacidad y la efectividad, el líder por la ideología.

Al margen de líderes, conviene recordar que la pasión o la emoción no hacen del hombre un auténtico líder, sino la entrega a una causa digna, que se ejecuta en toda su magnitud. El gerente debe aspirar a ser líder si desea llevar hacia adelante a su organización; y, no obstante, el líder debe incitar a la acción, y por ello debe evitar el temor al fracaso, que podría paralizar la actividad. Todo líder debe dejar claro que nada es peor que la falta de acción, que los fracasos son posibles y, en caso de que sucedan, se asumen y hay que seguir adelante, pues no necesariamente está llamado a ser gerente. El gerente no elige a aquellos con quienes tiene que trabajar, pero tiene que convertir a ese grupo de personas en un equipo a través de la empatía, el carisma, entre otras características muy propias, con una visión determinada, la cual tiene que ser compartida por todas las personas con las estrategias respectivas; solo entonces se convertirá en el líder que su organización requiere. Una visión puede ser en parte sencilla, porque en las transformaciones de éxito es solo un elemento más dentro de un sistema mucho mayor, que incluye también estrategias, planes y presupuestos, como se aprecia en la siguiente tabla.

La relación entre visión, estrategias, planes y presupuestos.

El liderazgo genera	Visión	Una visión sensata y atractiva del futuro.
	Estrategias	Una lógica sobre cómo la visión se hará realidad.
La gestión genera	Planes	Pasos concretos y calendarios para implementar las estrategias.
	Presupuestos	Planes convertidos en proyecciones y objetivos financieros.

Nota: Tomado de Al frente del cambio, por J. P. Kotter, 2007. Barcelona: Urano.

Sin una buena visión del líder, es prácticamente imposible que una estrategia inteligente o un plan lógico lleguen a aspirar al tipo de acción necesaria para generar un gran cambio. Drucker (1996), en su libro The leader of the future, escribió: "Es responsabilidad del liderazgo crear la estrategia que conducirá a la organización al éxito, crecer, prosperar, para batir a su competidor" (p. 135). Importante afirmación acerca de la importancia de la estrategia. Bennis y Nanus (1997), en su libro Leaders strategies for taking charge, mencionaron: "¿Cómo capturar la imaginación? ¿Cómo comunicar las visiones? ¿Cómo lograr que la gente esté alineada con objetivos generales de la organización? Los trabajadores tienen que reconocer y conseguir la identidad con la organización. El dominio de las comunicaciones es inseparable de un liderazgo eficaz" (p. 31). Es muy importante el compromiso de las personas con su organización, para poder cumplir con las estrategias y, por consiguiente, con la visión del líder.

Frecuentemente a las empresas les cuesta mucho poner en acción las estrategias de negocios con éxito, debido muchas veces al cortoplacismo, que es el motivo principal por que las empresas u organizaciones fracasan; el tema clave radica en que si no existe un fuerte liderazgo visionario, ninguna estrategia será efectivamente ejecutada. En cuanto a las organizaciones que han implementado satisfactoriamente sus estrategias, el único elemento en común entre ellas es su excepcional y visionario liderazgo. En la actualidad, el éxito de una empresa en el mercado no depende tanto de su estrategia sino de encontrar la forma de llevarla a cabo; se necesita un verdadero ejercicio del liderazgo para una ejecución exitosa de la estrategia. Ninguna organización de éxito en la gestión de su estrategia tiene un líder pasivo o no comprometido, sino un líder que cuente principalmente con una inteligencia emocional desarrollada.

Warren Bennis (2000), con su libro Conducir gente es tan difícil como arrear gatos, presentó definiciones que diferencian a un líder de un gerente.

1. El manager administra; el líder innova.
2. El manager es una copia; el líder es un original.
3. El manager mantiene; el líder desarrolla.
4. El manager confía en el control; el líder inspira confianza.
5. El manager tiene una visión de corto alcance; el líder tiene una perspectiva a largo plazo.

6. El manager pregunta cómo y cuándo; el líder pregunta qué y por qué.
7. El manager hace las cosas correctas; el líder hace lo preciso.
8. El manager acepta el statu quo; el líder lo desafía.
9. Esta distinción es muy importante. Los líderes manejan el contexto, ambientes turbulentos y ambiguos, mientras que los managers se someten al mismo. Las tareas y las funciones de los líderes son diferentes de las de los managers, como también lo son sus perspectivas, aptitudes, evaluaciones de éxito y funciones dentro de la organización.

Los líderes deciden qué resultados son los que requieren mayor atención. Los resultados deseados deben ser estratégicos, por los siguientes motivos:

1. Los resultados deben estar alineados con los propósitos de la organización.
2. La estrategia delimita los resultados deseados. Al líder se le facilitan las cosas cuando su personal contribuye al resultado de dichos logros. (Ulrich, Zenger y Smallwood, 1999, p. 35)

La Marina de Guerra del Perú actualmente cuenta con un Plan de Largo Plazo, en el que contempla lo siguiente:

Constituye un esquema integral, estratégico y coherente, que propone un conjunto de propósitos generales de la Institución. En este Plan se han establecido objetivos de largo plazo y sus correspondientes políticas para las diferentes áreas de la Institución, que posibilitará la consecución ordenada, coherente y progresiva de los Objetivos Institucionales, en función de la disponibilidad de recursos en el período de planeamiento, con un horizonte hacia el 2030, considerando el 2021 como un hito, por celebrarse el Bicentenario de la Independencia Nacional. (De La Puente, 2010, p. 1).

Lo más importante para la ejecución de estos planes es que el líder tenga una visión clara de los objetivos a alcanzar. Este rol lo desempeña el Comandante General, quien, mediante las estrategias institucionales a aplicarse, podrá lograrlos con éxito; por consiguiente, el liderazgo es una dedicación a tiempo completo, pensando siempre en el futuro de la organización, planteando sus respectivas estrategias, que llevarán al cumplimento de dicha visión. El gerente tan solo realizará estas estrategias a corto plazo para poder cumplir con los lineamientos del líder.

Bibliografía

1. Bass, B.M. (1990). *Bass y Stogdill´s Handbook of leadership. Theory, research & managerial applications.* New York: Free Press.
2. Bennis,W. (2000). *Conducir gente es tan difícil como arrear gatos.* Barcelona: Granica.
3. Bennis, W., & Nanus, B (1997). *Leaders: The strategies for taking charge.* New York: Harper Business.
4. Bennis, W., & Nanus, B. (1990). *Líderes: Las cuatro claves del liderazgo eficaz.* Bogotá: Norma.
5. Bennis, W., & Nanus, B. (1985). *Leaders.* New York: Harper and Row.
6. Caroselli, M. (2002). *Sea un líder actual.* Madrid: McGraw-Hill.
7. Conger & Spreitzer & Lawler (2000). *El manual de cambio para líderes: una guía esencial para establecer el orden y pasar a la acción.* Paidos.
8. Davis, K., & Newstrom, J. (2002). *Comportamiento humano en el trabajo.* México: Mc Graw Hill.
9. Drucker, Peter F. (1955). *The Practice of Management.* London: Heinemann.
10. Drucker, P. (1996). *The leader of the future.* New York: Jossey-Bass.
11. Giuliani R. (2002, octubre). *Liderazgo. Las claves del éxito del líder que supo afrontar el 11-S.* Barcelona: Plaza Janés.
12. Kotter, J. (2007). *Al frente del cambio.* Barcelona: Urano.
13. Marina de Guerra del Perú. (2010). *Plan de Largo Plazo.* Recuperado de http:// intranet/grau/index.asp.
14. Porter, M. (2012). *Ser competitivo.* Barcelona: Deusto.
15. Real Academia Española. (Ed). (2001). *Diccionario de la lengua española* (22th ed.). consultado en http//www.rae.es/líder.html.
16. Stogdill, R.M. (1974). *Handbook of leadership: A survey of the literature,* New York: Free Press.
17. Ulrich, D., & Zenger, J., & Smallwood. (1999). *Results based leadership.* Boston: Harvard Business School Press.

Referencias

1. Giuliani R. (2002, octubre). Liderazgo. Las claves del éxito del líder que supo afrontar el 11-S. Barcelona, España: Plaza Janés, p. 16.
2. Conger & Spreitzer & Lawler (2000). El manual de cambio para líderes: una guía esencial para establecer el orden y pasar a la acción. Ediciones Paidos Iberica, S.A. p. 32.
3. Bass, B.M. (1990). Bass y Stogdill´s Handbook of leadership. Theory, research & managerial applications. New York: Free Press, p. 19.
4. Stogdill, R.M. (1974). Handbook of leadership: A survey of the litera¬ture, New York: Free Press, p. 259.
5. Porter, M. (2012). Ser competitivo. Barcelona: Deusto, p. 69.
6. Bennis, W., & Nanus, B. (1985). Leaders. New York: Harper and Row, p. 21.
7. Davis, K., & Newstrom, J. (2002). Comportamiento humano en el trabajo. México: Mc Graw Hill, p. 194.
8. Bennis, W., & Nanus, B. (1990). Líderes: Las cuatro claves del liderazgo eficaz. Bogotá Colombia: Norma, p. 119.
9. Bennis, W., & Nanus, B (1997). Leaders: The strategies for taking charge. New York: Harper Business, p. 30.
10. Caroselli, M. (2002). Sea un líder actual. Madrid: McGraw-Hill, p. 3.

Fusileros, un arma decisiva en el combate



Teniente Segundo
JUAN CARLOS TELLO NÚÑEZ



Fusileros del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", durante entrenamiento en la bahía de Salinas – Huacho.

Los Infantes de Marina compartimos un sentimiento en común. "Todo Infante de Marina es un Fusilero". Y es esta simple convicción, la que nos ha permitido demostrar a través de la historia, no solo nuestro alto nivel competitivo en eventos deportivos, sino también nuestra eficacia y profesionalismo durante el combate.

Es en ese tipo de situaciones, de vida o muerte, donde un fusilero se compenetra más con su arma. Hasta el punto que esta se convierte en la prolongación de sus brazos, o incluso en la proyección de su vista. Esto se debe a que, en el momento adecuado y utilizado de forma correcta, un arma no solo podría salvar la vida del propio fusilero o la de sus compañeros, sino que además podría terminar una guerra antes que esta comience.

"Todo Infante de Marina es, ante todo, un fusilero. Todas las demás condiciones son secundarias" (General Alfred M. Gray USMC).

Por tal motivo, el entrenamiento actual de un fusilero es llevado al límite, teniendo en cuenta el peligro que ofrece cierto tipo de amenaza, el terreno y el fin de la misión, simulando situaciones cada vez más reales, en donde se ponen a prueba su resistencia física, psicológica e intelectual, con la finalidad de que pueda discriminar objetivos, tomar decisiones apropiadas y eliminar amenazas

en un tiempo reducido, sin causar daños colaterales, durante el cumplimiento de la misión. Esta instrucción es complementada con equipo y técnicas que le permitirán hacer frente a diversas situaciones de manera segura y precisa.

Para alcanzar este nivel de efectividad, es de suma importancia erradicar las fallas ajenas al tirador, mediante un correcto empleo, mantenimiento y reglaje de las armas. Solo así se le podrá brindar al tirador la suficiente confianza y las herramientas necesarias para que, mediante impactos certeros, pueda plasmar en el combate su habilidad como fusilero.

Para entender más a detalle el entrenamiento y el nivel al que puede ser llevado este grupo selecto de hombres, entenderemos los siguientes conceptos y capacidades:

Fusilero

Soldado de Infantería dotado de un fusil de asalto convencional, el cual suele formar parte de un regimiento de infantería de línea. Forma parte orgánica de una escuadra o pelotón.

Tirador Distinguido

Soldado de Infantería que sobresale en su escuadra o pelotón; por tal motivo se le añade a su fusil una mira telescópica (su arma será un fusil de asalto convencional igual al de sus demás compañeros). Su misión es batir blancos con precisión dentro de la distancia ordinaria del combate de infantería, alcanzando una distancia no mayor a los 400 metros, debido a que en teoría no cuenta con ningún entrenamiento especial.



Fusileros Infantes de Marina de las Armadas de Perú, Colombia, República Dominicana y Panamá, con fusiles M16 A2 durante entrenamiento del Curso de Tirador Escogido de Infantería de Marina Nro. 16. (Coveñas – Colombia).

Tirador Selecto



Tiradores Distinguidos del Curso de Oficiales de Infantería de Marina 2012 con fusiles F2000 Base-B durante entrenamiento en "El Tablazo" (Tumbes).

También llamado "Tirador Designado". Se le denomina de esta forma a aquel fusilero que destaca entre los tiradores distinguidos, el cual tiene como misión el batir blancos a una distancia de entre 600 y 800 metros. En este caso el fusilero sí cuenta con un entrenamiento especial, donde se le capacita para utilizar un fusil de precisión regularmente semiautomático, al igual que equipos especiales. Sobre todo utiliza munición *match*, la que le asegura, debido a la distancia, una precisión equivalente o inferior a un MOA[1] o minuto de ángulo.

Francotirador

Soldado de Infantería altamente entrenado en el arte de las armas de precisión, camuflaje, reconocimiento, navegación, cálculo y exploración, el cual provee apoyo de fuego a largas distancias, sobre objetivos de oportunidad desde posiciones fijas o móviles, recolectando y reportando información en apoyo a las operaciones. Un pelotón de francotiradores está compuesto por ocho a diez equipos de francotiradores, con dos integrantes por equipo (Binomio Tirador/Observador). Cuentan con equipamiento especial como fusiles de largo alcance, miras telescópicas, *starlight devices* o amplificadores de luz y termógrafos o dispositivos con sensores infrarrojos, lo cual les da la capacidad de operar en situaciones de oscuridad absoluta y en todo tipo de terreno.



Tirador Selecto del U.S. Air Force durante entrenamiento con un Fusil M-14 Enhanced Battle Rifle (EBR).

La organización de estos tiradores de élite dependerá de la doctrina operativa de cada fuerza armada, donde inclusive podrían ser desincorporados de una fuerza regular de infantería y asignados a un pelotón de francotiradores, que se considera como un grupo élite adjunto a una fuerza regular de infantería.



Francotirador sudafricano con un NTW-20 Anti material, calibre 20x82 mm.

En Francia y Bélgica, cada pelotón de fusileros tiene un tirador selecto en filas. Mientras en Alemania y Estados Unidos, cada pelotón de fusileros cuenta con un tirador selecto y a su vez tienen independiente de la fuerza regular un grupo de élite de francotiradores. En Rusia emplean a los tiradores selectos a nivel escuadra, en Israel las brigadas de infantería ligera cuentan con un mínimo de cinco tiradores selectos por escuadra, y en México se tienen únicamente a nivel de fuerzas especiales.

En el caso de otras fuerzas militares, los francotiradores son desplegados a nivel escuadra, compañía, batallón o integrado a unidades específicas, como en el caso de la Legión Extranjera Francesa, que cuenta con la 4ta. Compañía del "2ème REP", compuesta orgánicamente por francotiradores.

Es importante mencionar que algunas fuerzas militares utilizan la táctica de dotar a sus francotiradores con un fusil de asalto, además de su fusil de francotirador. Esto se ve en el caso de España y Rusia, donde se aprovecha en proteger el fusil de francotirador con una funda táctica para prevenir el daño de las miras, evitar ser identificado como tal y poder contar con más potencia de fuego dentro de la unidad táctica en la que se pueda desplegar el francotirador.

Hoy en día, y como resultado de experiencias obtenidas a lo largo de la historia, la importancia estratégica del correcto empleo de un fusilero en sus distintos niveles de entrenamiento, es clave durante un combate, ya que de esto depende el desenlace de la misión. Esto solo se logra conociendo las habilidades de cada uno de nuestros hombres, con el fin de explotar al máximo sus capacidades como tirador, y así garantizar óptimos resultados en el campo de batalla.

"Estar preparado para la guerra, es uno de los medios más eficaces para conservar la paz" (George Washington).

Es por este motivo, que el elemento logístico durante la fase de entrenamiento, al igual que en la fase operacional, es crucial. Esto debido a que se requerirá de munición especial, equipo y áreas de entrenamiento que vayan de la mano con los avances tecnológicos y con las necesidades del combate, para así asegurar el sostenimiento de las operaciones, con el fin de realizar de manera integrada, operaciones y acciones militares en todo tipo de circunstancias, tanto en el frente interno como externo.

Considerando lo mencionado anteriormente, la idea principal de este artículo es esclarecer algunos conceptos doctrinarios, al igual que dar a conocer las capacidades que pueden alcanzar nuestros hombres mediante un entrenamiento adecuado. Por lo tanto, se puede concluir que es importante tanto la estandarización como la centralización de los procesos de entrenamiento de tiro en las unidades de nuestra Institución. Esto, con la intención de conseguir un resultado más homogéneo en nuestro personal y fomentar la investigación e innovación del mismo entrenamiento. Por ende, se ha visto necesario el poder contar con áreas de entrenamiento que permitan brindarle al personal de alumnos un entrenamiento acorde con las necesidades del combate. De esta manera tendrán la confianza en que la preparación previa al combate los respaldará y les permitirá alcanzar con éxito el cumplimiento cabal de su misión y así contribuir eficientemente en pro de la pacificación nacional.

"El arma más letal en el mundo es un Infante de Marina y su fusil" (General John J. Pershing US ARMY).

¡ACCIÓN Y VALOR!

Referencias

1. "Minute of angle" (MOA) o 'Minuto de ángulo' es un término comúnmente utilizado para precisión. Un minuto de ángulo es 1/60 de un grado. Desde cualquier punto central hacia afuera, este ángulo se traduce en 1.0476 pulgadas a 100 yardas. El MOA puede explicar la precisión del arma, desempeño de munición, habilidad de un tirador, o la combinación de estos aspectos. El minuto MOA no solo se determina por el tamaño del grupo, sino también por la distancia a la cual se disparó al grupo.

Bibliografia

- SPCIM Mayor P. José Raúl de la Armada de Colombia (Ed.). (2011). *Guía del Instructor de puntería básica de I.M. Curso Nro. 21.* Coveñas: Centro de Especialistas de I.M.
- Derrick Bartlett. (Ed.). (2013). *Compiled Law Enforcement Sniper Shooting.* Illinois: Hollow Training Center.
- Auguste Francotte, Claude Gaier, Robert Karlshausen (Ed.). (2008). *Ars Mechanica – The ultimate FN book.* Bélgica: Snel S.A.
- Javier R. Gutiérrez, Alberto D. Ingui (2013). *Colección Seguridad y Defensa: Instructor de tiro.* Buenos Aires: Editorial La Imprenta Ya.
- Fuentes de información Online
- Fight Science series: Sniper Keeps his cool (2010). *Natgeotv.com.* Recuperado de http://channel.nationalgeographic.com/channel/videos/ultimate-soldiers/
- Leopardo (2009) *Bitácora de un tirador deportivo Mexicano: Conceptos Básicos.* Recuperado de http://tirodeportivo.wordpress.com/2009/04/19/conceptos-basicos-francotirador-sniper-tirador-selecto-sharpshooter-y-tirador-designado-designated-marksman/
- Lance Cpl. Bridget M. Keane (2012). *Marines the official website: Training and Education Command USMC (Every Marine a rifleman begins at recruit training).* Recuperado de http://www.tecom.marines.mil/News/NewsArticleDisplay/tabid/5055/Article/92579/every-marine-a-rifleman-begins-at-recruit-training.aspx
- Marine Corps Combat Development Command, Doctrine Division (2001). *Rifle Markmanship.* Recuperado de http://www.doctrine.usmc.mil.

Conferencia pronunciada en el centro naval de Buenos Aires el 10 de octubre de 2013 "Almirante Miguel Grau, héroe y caballero del mar"



Licenciado en Historia
CARLOS MARÍA MARTÍNEZ

El domingo 26 de octubre de 1879 se llevó a cabo en el Teatro Colón de Buenos Aires, un funeral cívico en memoria del Contralmirante Miguel Grau, a dieciséis días de que se inmolara con su "Huáscar", el 8 de octubre.

El acto fue organizado por una Comisión de Homenaje creada para tal fin. El diario "La Nación" de ese día, al comentar la noticia y al mencionar su nombre, dirá: "[...] de quien conocíamos hasta hoy su valor y pericia, sin saber que en su noble y generoso corazón se anidaba un profundo amor a la República argentina, sentimiento que estuvo un día a punto de traerlo a nuestras playas, cuando se temió que la paz con el Brasil fuera rota". Sigue la noticia destacando que seguramente el Coliseo se llenará de concurrentes "para prestar homenaje al ilustre marino, ante quien, hasta sus enemigos se inclinan respetuosos".

Informa además que en el escenario tendrán solo cabida los miembros de la comisión en traje de etiqueta.

En realidad se trataba de la Junta Patriótica que integraban Miguel Cané, Leandro N. Alem, Vicente López, Florencio Varela, Bernardo de Irigoyen y Aristóbulo del Valle, entre otros, y que se había creado además para apoyar al pueblo peruano y boliviano en la Guerra del Pacífico.



C.deN. Pedro Ramírez agregado Naval del Perú en Argentina con personalidades que rinclieron homenaje al Almirante Miguel Grau Seminario.

Amerita que nos detengamos un momento para explicar esto.

Conocida que fue la declaración de guerra por parte de Chile, el sentimiento popular se volcó en apoyo a la Alianza. Fueron primero los intelectuales y fundamentalmente los jóvenes quienes comenzaron a reunirse y a realizar demostraciones de solidaridad con el pueblo peruano. Los periódicos habrán de levantar las declaraciones de apoyo de importantes personalidades de la vida política y cultural de la Nación.

Mientras el Gobierno se mantenía neutral en el conflicto, a la opinión pública se sumaron varios diputados que en el Congreso plantearon pedidos de informes e interpelaciones al conocerse el bombardeo de varios puertos del Perú, e incluso de trenes con civiles.

La juventud, reitero, seguía con entusiasmo y pasión las hazañas del "Huáscar" y de su intrépido Capitán Grau, que se había convertido ya en una especie de héroe americano.

Cuando se conoció la infausta noticia, de inmediato se conformó el "Club Patriótico de la Juventud". En el diario "La Libertad" del 11 de octubre vemos la siguiente noticia: "La simpatía que en el pueblo argentino había captado la conducta caballeresca y valiente del desgraciado Comandante del 'Huáscar', ha hecho que un grupo de jóvenes se ponga al frente para rendirle honores

fúnebres en su memoria". Sigue diciendo la noticia: "Se invita al pueblo de Buenos Aires al funeral religioso que por el descanso del Contralmirante Grau y demás muertos en las aguas de Mejillones tendrá lugar en la Catedral, como así también a pasar enseguida por la Legación del Perú a presentar al enviado de esa República hermana el pésame por la sentida muerte de los héroes".

El mismo diario del día 16 de octubre informa que se llevaron a cabo ante una inmensa concurrencia los funerales de Grau, con la presencia del Dr. de la Torre, Ministro Plenipotenciario del Perú, de una comisión de diputados de la Nación, de los miembros del Club Patriótico, de delegaciones de varias colectividades y de oficiales de las Fuerzas Armadas. Un catafalco modesto se veía por las banderas del Perú, Bolivia y Argentina. Sigue la noticia informando que concluida la ceremonia, una procesión cívica desde la Catedral se dirigió a la Legación del Perú, donde su titular agradeció a los presentes el homenaje realizado.

La realidad es que, pese a la opinión favorable a los aliados, Argentina, si bien no declaró expresamente su neutralidad, mantuvo una actitud de no inmiscuirse, hasta tanto no se despejase la difícil situación que se mantenía con Chile por el problema de límites.

Para esta misma época, uno de esos jóvenes llegaba al Perú a incorporarse a las filas aliadas; se trataba del Dr. Roque Sáenz Peña, Teniente Coronel de las Guardias Nacionales Argentinas, que combatiría con el Coronel Bolognesi en el Morro de Arica

Pero retomemos el Funeral Cívico, siguiendo las crónicas de la época. El diario "La Nación" del martes 28 (al parecer el lunes no hubo periódico), reseña el acto señalando que abrió el mismo el Dr. Bernardo de Irigoyen con un bien pronunciado discurso, en el que exaltó los ejemplos y las virtudes de Grau. De la crónica extraemos algunos conceptos del discurso del Dr. Irigoyen, quien después de citar a los héroes americanos que defendieron la santa causa de la libertad, expresó: "Que Grau había caído también en defensa de ese antiguo y tradicional vínculo americano que no podría ser destruido por pequeñas ambiciones territoriales".

Sobre el escenario estaban ubicadas todas las banderas americanas enlutadas; adelante, en el centro, la argentina; a la derecha, la peruana; y a la izquierda, la boliviana; y al pie de las banderas, un paño negro sobre el cual se había colocado en letras plateadas la siguiente inscripción: "Honor a la memoria del Contralmirante Grau".

Después de la introducción del Dr. Irigoyen, la orquesta del Colón ejecutó la marcha de la sinfonía "La Heroica" de Beethoven, y finalmente el Dr. Aristóbulo del Valle leyó su oración fúnebre en honor a Grau:

"Me propongo recordaros los grandes hechos que han ilustrado la última parte de la vida de un héroe, cuyo nombre pasará a la posteridad iluminado con los resplandores de la gloria. El heroísmo como el genio, como todas las altas virtudes, tiene el noble privilegio de agitar profundamente el corazón de la humanidad y de enlutar pueblos y naciones más allá de los límites de la propia patria, cuando se hunde en la eternidad después de haber librado su última batalla; y hombres de distintas razas, que hablan diversas lenguas y habitan zonas distantes, se detienen con el mismo recogimiento y murmuran la misma plegaria, al borde de estas tumbas que revelan por un gran dolor la estrecha solidaridad de la familia humana".

Y después de este hermoso preámbulo entra a ocuparse del sin par marino, y dice:

"No puede dar batalla al enemigo, pero amenaza constantemente sus costas, quema sus buques, arrebata transportes, toma prisioneros, escapa a la persecución, sorprende, irrita, asombra y espanta. Rápido como el águila y fuerte como el león penetra en los puertos donde se abriga el enemigo, descarga sus cañones, levanta su bandera y se retira dejando tras de sí la inquietud y el estupor. En cinco meses de campaña levantó sitios, protegió desembarcos, echó a pique a la 'Esmeralda', salvó sus náufragos, destruyó sus fortificaciones, apresó transportes, aprisionó legiones y se batió dos veces con los buques más poderosos de Chile".

Así rendía el pueblo argentino su póstumo homenaje a Miguel Grau, este Caballero del Mar, un valiente marino, gloria del Perú y de la América toda, cuya vida trataremos de recordar en esta velada.

En 1823 arribaba al Perú junto a Simón Bolívar e integrando "Los Húsares de Colombia", el Teniente Coronel Juan Manuel Grau y Berrio, oficial que tendrá una destacada actuación en las batallas de Junín y Ayacucho.

Cuando las tropas colombianas se retiran del Perú, Don Juan Manuel se queda en Piura prendado de una dama piurana, Doña Luisa Seminario y del Castillo, con quien se desposará y quien será la madre de un niño que se ha de convertir en el más alto exponente de la Marina de Guerra peruana.

Ese niño, nacido un 27 de julio de 1834, será bautizado como Miguel Grau Seminario.



Gran Almirante de Perú, Miguel Grau Seminario.

Desde muy temprana edad, tendrá una fuerte atracción por el mar, y con solo ocho años le pide autorización a su padre para embarcarse como grumete. La experiencia no fue muy buena, ya que la goleta zozobró, pero él afortunadamente salvó su vida. Esta experiencia singular, sin duda, dada su edad, no lo amedrentó, ya que al año siguiente volverá a pedirle a su progenitor le permita embarcarse nuevamente. Esta vez será por seis años. El joven grumete regresa al hogar con 17 años y ya ha recorrido el mundo entero, convirtiéndose en todo un marino.

Pero ahora necesita educación y su padre lo envía a Lima a estudiar. Su objetivo era incorporarse a la Academia Naval, a la que ingresó recibiéndose en 1854 como guardia marina.

Tiene 20 años, sirve en el "Rímac", tiene una experiencia superior que la de sus compañeros, por sus años a bordo. Recibe en 1856 su ascenso a Alférez de Fragata, destinándosele al "Apurímac", a bordo del cual lo encuentra la revolución del General Manuel Ignacio Vivanco. La oficialidad del "Apurímac" se subleva en la rada de Arica el 16 de noviembre de 1856. Por el fracaso del conato revolucionario, todos los marinos son dados de baja, entre ellos Grau.

Estamos en 1857. Dijimos que el mar es su vida. Fuera de la Marina de Guerra, su alternativa es la Marina Mercante, y ahí va Grau como Capitán de un barco inglés, con el cual recorre América, Asia y Oceanía.

Para esa época se instala en el Perú el Gobierno del Gran Mariscal Castilla, quien envía al Congreso una ley de reparación, por la cual a todos los oficiales de la revolución de 1856 se les devuelve su grado y se les incorpora al servicio.

Grau se presentó pidiendo el reconocimiento del grado y solicitando el retiro. Se le otorgó una licencia indefinida. Por unos meses volverá a la Marina Mercante, hasta que es llamado al servicio activo, otorgándosele el despacho de Teniente 2º de la Armada en 1863. Cumplirá destino en el vapor "Lerzundi",

cuyo Capitán era Don Aurelio García y García; y si lo mencionamos expresamente, es porque se ha de convertir con los años en un amigo muy estimado por Grau.

Dije la "Unión". Sí, señores, es la gloriosa "Unión" que romperá años más tarde el bloqueo de Arica.

Las relaciones con España se tornan día a día más tensas. El Perú carece de una Armada con capacidad de respuesta ante la presencia cada vez mayor de naves españolas. El Gobierno decide entonces enviar a Europa a un grupo de oficiales capacitados para adquirir el armamento y modernas unidades navales para completar la Escuadra nacional, entre ellos, y con el grado de Teniente 1º, viaja Grau. Se ha de firmar en Londres el contrato para la construcción de la fragata "Independencia" y la adquisición de dos corbetas de origen francés: la corbeta "América" y la "Unión", que según el informe se adquieren después de evaluar las opiniones de los oficiales García y García y Grau.

Dije la "Unión". Sí, señores, es la gloriosa "Unión" que romperá años más tarde el bloqueo de Arica. Este es el barco al que será destinado Grau como Capitán.

El 16 de diciembre de 1864 se firma otro acuerdo para la construcción de otro barco, en este caso será el monitor "Huáscar".

Desde Europa Grau regresa al Perú al mando de la "Unión"; recala en Valparaíso, ya con el grado de Capitán de Corbeta en 1865. En esa estadía se entera de la revuelta encabezada por el Coronel Mariano Ignacio Prado y su segundo, el Coronel Balta, motivada por el rechazo al acuerdo firmado por el General Vivanco en nombre del Perú y el Almirante español José Manuel Pareja, que motivó una repulsa de la opinión pública y un rechazo al acuerdo. Recordemos que España había ocupado las islas de Chincha en marzo de 1864.

Mientras se firmaba el acuerdo, el Senado peruano, cuyo Presidente era el Mariscal Castilla, emite el 9 de setiembre de 1864 una ley mediante la cual se autoriza al Gobierno la Guerra contra España y a expulsar de las islas a los invasores.

En conocimiento de la insurrección motivada por la firma de este acuerdo, Grau reúne a la oficialidad y le informa que ha resuelto plegarse al movimiento revolucionario. El Gobierno, en conocimiento de la actitud del Comandante de la "Unión", le envía un emisario a Chile con el fin de solicitar que deponga su actitud y se mantenga fiel al régimen.

El emisario es su propio padre, Don Manuel Grau y Berrio, al que le solicitan interceder ante su hijo. La posición de Grau es inflexible y se unirá a la revolución. Su labor será la de vigilar las costas y puertos, así como transportar tropas. Mientras que el Gobierno de Lima lo da de baja por su adhesión, el Gobierno Revolucionario lo asciende a Capitán de Fragata en 1867.

Al entrar el 6 de noviembre de 1865 el ejército a Lima, se termina la resistencia del Gobierno, asumiendo el poder el Coronel Prado, que era el Jefe de la Revolución. En diciembre se firma con Chile, Bolivia y Ecuador una alianza ofensiva y defensiva; y un mes después, el 13 de enero de 1866, se proclama la declaración del estado de guerra contra España.

El ya Capitán de Corbeta Miguel Grau, al mando de la "Unión", integra la División Naval que se apresta a enfrentar a la flota española.

Ese enfrentamiento se ha de producir en los canales de Abtao, donde la corbeta "Unión", junto con la "América", después de dos horas de intenso fuego contra las fragatas españolas —estas seriamente heridas—, abandona los canales. Por su participación exitosa, Grau recibe una felicitación de parte del Gobierno.

El objetivo era Lima y concretamente el Callao. El comando español decide que directamente hay que incendiarlo y once navíos españoles se aprestan a realizar tal empresa. La firme resistencia de la calificada artillería peruana ubicada en la fortaleza del Callao, después de largas horas de combate, averiará a la mayoría de los navíos españoles, que finalmente se retiran en la que se ha de conocer como la jornada triunfal del Cmbate de Abtao el 7 de febrero de 1866.

Se ha de producir entonces un episodio que termina con el arresto del Capitán de la "Unión".

Si bien el Callao estaba seguro, había que desalojar las islas, y el Gobierno toma una decisión que le traerá serias dificultades con la oficialidad de la Armada. Contrata a un Contralmirante norteamericano para ejercer la jefatura de la Escuadra peruana. De inmediato la oficialidad se dirigió por nota a la superioridad, señalando la penosa impresión por ese nombramiento que ponía en duda la lealtad y profesionalidad de los marinos peruanos, y que en caso de persistir en el nombramiento se accediera a relevarlos de sus puestos de comando. El Gobierno desechó la petición y conminó a los oficiales a presentarse a sus buques. Los que no cumplieran serían declarados desertores. Los jefes y oficiales entregaron sus buques a los marinos enviados a reemplazarlos y fueron trasladados al Callao. Grau entregó, como uno más, el comando de la "Unión", siguiendo las instrucciones.

Al frente de los oficiales detenidos, que llegaban en el vapor de Guerra "Callao", se encontraba el Comandante Don Lizardo Montero, que había ejercido el comando de la Escuadra.

Los marinos fueron sometidos a juicio, que en el caso de Grau duró seis meses, en cuyos detalles no entraré, por razones de tiempo.

El consejo de guerra que funcionaba en la isla San Lorenzo falló el 10 de febrero de 1867 declarando por unanimidad de sus miembros, la inocencia de todos los cargos realizados a los acusados, disponiendo fuera satisfecha la reparación por el daño que la acusación pudo causarles.

Habiendo salvado su honor de marino, Grau pide licencia. Cree que debe alejarse momentáneamente de los avatares de la política.

Decir "Huáscar" es decir Grau, porque son sinónimos. No puede haber más gloria que comandar por ocho años el Monitor y morir en plena batalla defendiendo a su patria. Todo el Perú recuerda al "Huáscar" como el gran navío que por momentos peleó solo frente a toda la flota chilena y cuyo nombre rememora al último monarca Inca, hermano de Atahualpa e hijo del Inca Huayna Cápac.

En agosto de 1867, y con motivo de las reformas introducidas por el Gobierno a la Constitución, estalla un movimiento revolucionario que tiene como cabecillas en el sur al General Pedro Diez Canseco y en el norte al Coronel José Balta.

Con apoyo popular, la causa revolucionario triunfa y el Gobierno encabezado por el General Diez Canseco reincorpora en 1868 como Fragata efectivo al Grau al servicio activo, siendo designado a cargo del "Huáscar" con fecha 4 de febrero de ese año, ascendiendo a Capitán de Navío en 1873. Tiene 34 años de edad.

Decir "Huáscar" es decir Grau, porque son sinónimos. No puede haber más gloria que comandar por ocho años el Monitor y morir en plena batalla defendiendo a su patria. Todo el Perú recuerda al "Huáscar" como el gran navío que por momentos peleó solo frente a toda la flota chilena y cuyo nombre rememora al último monarca Inca, hermano de Atahualpa e hijo del Inca Huayna Cápac.

En 1869, por Ley de la Nación, Grau ha de recibir el título de "Benemérito de la Patria" por su participación en los combates del 2 de mayo y de Abtao al mando de la "Unión".

El Perú se aprestaba a fines de 1872 a una normal renovación presidencial y el candidato con más posibilidades era el reconocido estadista Don Manuel Prado. Se ha de producir un conato revolucionario encabezado por el Ministro de Guerra, Coronel Tomás Gutiérrez.

Naturalmente Grau se ve envuelto en este proceso, esta vez para defender al Gobierno de su amigo, el Coronel Balta, que terminaba su mandato.

> "En sus honrosas filas milita el Sr. Grau, cuyo retrato publicamos en el presente número. Noble, franco, leal, inteligente, pudoroso, bravo, como todos los hombres de convicciones, el Comandante Grau que monta el magnífico acorazado 'Huáscar', es un oficial que hará honor a su patria".

Dada la importancia estratégica de la flota, y ante la posibilidad de la caída del Gobierno, Grau cita a todos los Capitanes de los distintos barcos, quienes, después de deliberar, deciden no secundar el movimiento y, por consejo de Grau, emiten un documento apoyando al Gobierno, concentrando la flota en las islas de Chincha.

El asesinato del presidente Balta, muy querido por el pueblo, produce una reacción popular tremenda, que termina no solo con la revuelta, sino también con la vida de los cabecillas de la misma, los Coroneles Gutiérrez.

La actitud de la Marina de no participar y de apoyar al Gobierno, jugó un papel muy importante, impidiendo la propagación de la revuelta.

No solo el Perú valoró la actitud de la Marina en ese acontecimiento, sino que la figura de Grau comenzó a conocerse en el exterior. Veamos lo que publicó un diario editado en París, llamado "El Americano", y que dirigía el periodista argentino Héctor Florencio Varela —acoto: descendiente de los Varela, una pléyade de escritores y periodistas argentinos—; decía así el artículo al hablar de la Marina peruana y exaltar a su oficialidad: "En sus honrosas filas milita el Sr. Grau, cuyo retrato publicamos en el presente número. Noble, franco, leal, inteligente, pudoroso, bravo, como todos los

hombres de convicciones, el Comandante Grau que monta el magnífico acorazado 'Huáscar', es un oficial que hará honor a su patria".

Finaliza la nota con una profecía que se ha de cumplir lamentablemente siete años después. Dice Varela:

"Hacemos votos para que la Escuadra peruana se balancee tranquilamente en las aguas del Pacífico con la bandera de paz en sus mástiles, pero si por desgracia, pudiere que nuevas provocaciones la obliguen izar la bandera roja, cierto estamos de que con barcos como el 'Huáscar' y oficiales como Grau, lo honra y el nombre del Perú serán dignamente defendidos".

Este artículo en forma completa fue publicado en la edición de "El Comercio" de Lima, el 17 de agosto de 1872.

Comienzan a producirse roces entre Bolivia y Chile por problemas de límites y el Gobierno peruano designa al Capitán Grau, siempre al mando del "Huáscar", a recorrer el litoral marítimo como observador, a fin de obtener un informe de la situación. Después de varios meses de patrullaje, lleva un informe señalando que la situación se encuentra normalizada.

La importancia de la ascendencia y la capacidad táctica que demostraba Grau se ve reflejada en la designación que se le hace para ser el Jefe de la Escuadra de evaluaciones. ¿Qué significaba esto? Efectuar en el mar todos los movimientos tácticos que se impartían en la Escuela Naval, para lo cual la flota debía recorrer toda la extensión del litoral marítimo.

Allí irán, además del "Huáscar", el "Independencia", el "Atahualpa", el "Manco Cápac", la "Unión" y el "Chalaco". Sin duda que sin hacerlo público el Gobierno se comenzaba a preocupar por la posibilidad de un conflicto armado en la región. Después de siete meses la Escuadra retorna a Lima, habiendo realizado estas maniobras con todo éxito.

Miguel Grau tenía en 1874 40 años de edad y prácticamente había dedicado todos esos años exclusivamente al mar.

Sin embargo, el destino lo impulsaba a la política. Los ciudadanos de Paita —acoto (para los no peruanos): Paita es un puerto que está al norte del país, donde él viviera siendo niño—, le piden los represente en el Congreso como Diputado en 1876, y él acepta. Se podría pensar que habiendo sido marino toda su vida, Grau no aceptaría una tarea totalmente disímil a la de un militar. Pero es un error pensar que Grau no se interesaba o desconocía la realidad política y social. Por el contrario, siempre se preocupó por la vida política del Perú

y lo demostró actuando en los momentos más difíciles que vivió su patria y en los que él pudo intervenir desde su cargo.

Llega entonces al Parlamento. Deja el "Huáscar" no para siempre: es su gran amor, será solo un interregno que ha de durar tres años. Asumió su banca en agosto de 1876 durante el Gobierno del General Mariano Ignacio Prado. Quería y tenía que hacer mucho por la Armada, por lo que de inmediato se incorpora a la Comisión de Marina. Es autor de numerosas iniciativas para la organización de la Fuerza Naval.

Lamentablemente, la "Independencia", en su persecución a la "Covadonga", que corría muy cerca de la costa, encalló. Un peñasco abrió la quilla de la que, sin duda, era la mejor fragata peruana, que terminó hundida, siendo sus tripulantes también recogidos por el "Huáscar".

En junio de 1877, y sin perjuicio de su labor legislativa, es designado Comandante General de Marina.

Quiero rescatar un escrito que a fines de 1877 escribe Grau siendo Comandante, y que está relacionado con el americanismo. Vale la pena leer lo que decía el insigne marino al respecto:

"Una misión importante y trascendental está reservada a la marina de nuestra República: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principio y conveniencias aparezcan, en un caso formando una sola Nación. Cuando una marina respetable enarbolando el pabellón de la alianza haga prevalecer sus derechos, nada tendremos entonces que temer, nuestros actos serán juzgados con la justicia que debe reinar en el mundo de la civilización y habremos afianzado nuestro porvenir. A la presente generación toca pues preparar el cambio de la preponderancia americana".

Sigue en la Cámara de Diputados hasta principios del año 1879, cuando pidió licencia al Congreso, y de inmediato recala en su querido "Huáscar", que lo espera ansioso para volver al mar.

Con la ocupación del territorio boliviano por las fuerzas chilenas el 14 de febrero de 1879 en Antofagasta, se inicia el conflicto y con él la guerra, llamada del guano y el salitre.

Los orígenes de este conflicto no hacen a la exposición de esta noche. Nos hemos ocupado detalladamente del mismo en nuestro libro sobre la actuación del Dr. Roque Sáenz Peña en la Guerra del Pacífico.

Honrando el convenio de alianza defensiva firmado el 6 de febrero de 1873 con Bolivia, el Perú se ve obligado a entrar en una guerra no deseada.

Con Bolivia sin un barco, la flota peruana debía entonces enfrentar la lucha naval en el Pacífico, frente al poderío naval chileno, que contaba con acorazados como el "Cochrane" y el "Blanco Encalada", que duplicaban la coraza del monitor "Huáscar" y de la fragata "Independencia". Precisamente al frente de estos dos barcos y de tres transportes saldrá del Callao un 16 de mayo de 1879 la Primera División Naval, a cargo del Capitán de Navío Miguel Grau. Se iniciaba así una gloriosa campaña naval que duraría cinco meses.

El puerto de Iquique, bloqueado por la corbeta "Esmeralda" y la cañonera "Covadonga", ambas chilenas, será el bautismo de fuego de la Escuadra peruana, cuatro días después de haber dejado el Callao.

Grau le ordena al Comandante Moore de la "Independencia" que persiga a la "Covadonga", que, herida al recibir un impacto en su casco, huía del combate, mientras que él se acercaba a la "Esmeralda" con la intención de capturarla, por lo que decide espolonearla tanto a babor como en las amuras de estribor.

Al quedar ambas naves juntas, el Comandante de la "Esmeralda", Capitán de Fragata Arturo Pratt, resuelve intentar abordar el "Huáscar", saltando a tal fin desde el puente, seguido de algunos tripulantes. En esta acción el Capitán Pratt perderá su vida. Finalmente la "Esmeralda" recibe un tercer espolonazo que la parte en dos, hundiéndose.

Grau, conocido Caballero del Mar, rescata a 62 marineros chilenos, de una tripulación de 198.

Lamentablemente, la "Independencia", en su persecución a la "Covadonga", que corría muy cerca de la costa, encalló. Un peñasco abrió la quilla de la que, sin duda, era la mejor fragata peruana, que terminó hundida, siendo sus tripulantes también recogidos por el "Huáscar".

El arrojo y la posterior muerte de Pratt afectaron a Grau profundamente, motivándole a enviar una nota a la viuda, remitiendo además la espada y sus efectos personales, destacando la valentía de su marido en la acción de Iquique. La nota de Grau fue respondida por la viuda de Pratt con una carta conmovedora, por la entereza de esta dama chilena. Hay párrafos realmente dignos

de admiración por la altura de sus expresiones. Comienza señalando que ha recibido la carta: "En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna Ud. a acompañarme en mi dolor deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme sus afectos".

Yo podría esta tarde hablar horas y en detalle de las hazañas del "Huáscar", y de la tarea incansable de ese monitor que detuvo por cinco meses la guerra terrestre. Pero me pareció mejor, antes de llegar a Angamos, leerles un resumen de lo que hizo Grau con su "Huáscar" en los cinco meses antes de ser abatido.

Más adelante le dirá que no intenta inculpar al Jefe del "Huáscar" por la muerte de su esposo; por el contrario, dirá: "Tengo la conciencia que el distinguido Jefe que arrostrando el furor de innobles pasiones, sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y poner en alto el nombre y la conducta de mi esposo". Continúa la nota reiterándole a Grau su caballerosidad y nobleza.

Con la pérdida de la fragata "Independencia", el "Huáscar" se ha de convertir en el principal buque con que contaba el Perú para enfrentar el poderío chileno.

Después de reparar algunos daños, Grau partirá hacia las costas de Bolivia ocupadas por Chile. El 28 de agosto ingresa a la rada del puerto de Antofagasta, siendo recibido con un fuerte cañoneo desde la fortificación. El "Huáscar" responde al fuego, y después de dos horas de combate Grau logra destruir las defensas del puerto, sin bombardear la ciudad ni afectar a la población. Después de cortar el cable de comunicación con Valparaíso, el "Huáscar" se dirige al Norte, donde cerca de Ilo se ha de tropezar con buques de la Armada chilena. El acorazado "Blanco Encalada" y la corbeta "Magallanes" iniciarán la persecución del "Huáscar", que por decisión de Grau, frente a un poderío superior, privilegió preservar su buque. Siete horas duró la persecución y el "Huáscar" logró su cometido.

Yo podría esta tarde hablar horas y en detalle de las hazañas del "Huáscar", y de la tarea incansable de ese monitor que detuvo por cinco meses la guerra terrestre. Pero me pareció mejor, antes de llegar a Angamos, leerles un resumen de lo que hizo Grau con su "Huáscar" en los cinco meses antes de ser abatido.

Levantó el sitio de Iquique. Echó a pique lanchas chilenas cargadas de carbón y un pontón arsenal. Protegió el desembarque del parque de artillería. Echó a pique a la "Esmeralda", ya hablamos de ello. En Mejillones echó a pique 14 lanchas, apresó lanchas con víveres, quemó dos bergantines. Envió a Arica una goleta con buena presa. Envió al Callao un barco cargado con cobre. Bombardeó Antofagasta y cortó el cable de comunicaciones. Produjo averías al "Blanco Encalada" al salir del Callao y maltrató al "Magallanes" y al "Matías Cousiño". Apareció en Caldera, Carrizal y Huasco, y destruyó embarcaciones carboneras. Tomó dos buques cargados de cobre, lo que implicó una pérdida económica muy importante para Chile. Apresó al transporte de guerra "Rímac". Echó a pique diez lanchas en Taltal. Se batió y aniquiló las baterías en Antofagasta. Protegió el desembarque en Iquique de la artillería para fortificar el puerto.

El historiador venezolano Jacinto López, que escribiera un libro titulado "Historia de la guerra del guano y el salitre", al hablar sobre la campaña naval del "Huáscar" la califica de milagrosa, señalando que "mientras este solo buque peruano, el 'Huáscar' estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el 'Huáscar', Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano".

En medio del fragor de esta guerra en la que el Perú se encuentra, el Gobierno envía a la Cámara de Diputados el pliego para el ascenso a Contralmirante de Grau, que es votado por el Congreso el 22 de agosto de 1879. En los considerandos se relata la acción desarrollada por el "Huáscar" y rescata "el denuedo de Grau en las repetidas expediciones al litoral chileno apresando buques y destruyendo elementos del enemigo al alcance de los tiros de sus cañones y sin practicar ninguna hostilidad que repugne a la civilización". Señala más adelante en los considerados "que esta serie de hechos con que el Comandante Grau ha enaltecido el valor y la cultura de la Marina del Perú, le han merecido el aplauso de la opinión pública".

El aplauso de la opinión pública había trascendido las fronteras del Perú. La América toda se veía representada por este Goliat que desafiaba el poderío de la flota chilena, habiendo creado una simpatía universal por el "Huáscar".

No sorprende entonces que el pueblo peruano viera en él no solo al héroe del mar, sino también a un posible líder para dirigir los destinos de la Nación.

Reiteramos lo que ya hemos dicho: es un error creer que por ser Grau un marino profesional, le era indiferente la vida política de su país. Ya hemos visto su actitud frente a los movimientos militares que en varios períodos se produjeron en el Perú, y también su participación como Diputado por Paita ante

"El 'Huáscar' es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media, en su mayor espesor, y dos cañones de 250 libras, estos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas en su mayor espesor y seis cañones de igual calibre de los del 'Huáscar'".

el Congreso. Un importante sector de la opinión pública peruana, en esos meses de conflicto, consideró la posibilidad de una candidatura a Presidente del Contralmirante Miguel Grau. Queda, señores, para la prospectiva histórica, el debate de qué hubiera pasado de no existir Angamos.

Lo dice claramente el historiador chileno Diego Barros Arana en su libro Historia de la Guerra del Pacífico: "Antes de abrir la campaña terrestre convenía aniquilar el poderío naval del Perú, o a lo menos el monitor 'Huáscar' que le daba vida".

Voy a usar las palabras del propio Grau para hablar del poderío naval peruano:

"El 'Huáscar' es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media, en su mayor espesor, y dos cañones de 250 libras, estos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas en su mayor espesor y seis cañones de igual calibre de los del 'Huáscar'".

Al respecto recojo una anécdota que en la Historia de la Marina de Guerra del Perú del Capitán de Fragata Vega García, cuenta que en una reunión que mantienen en Arica, Grau y el Contralmirante Lizardo Montero (jefe de la guarnición de Arica), Grau le plantea, ante las felicitaciones que recibe, la siguiente requisitoria: "¿Cuándo llegarán las granadas Palliser para mi buque?". Esas granadas a las que se refiere Grau eran las únicas capaces de perforar la coraza de los blindados chilenos, y que seguramente le habrían permitido encarar la batalla final en otras condiciones.

Debemos decir que las granadas Palliser llegaron al Perú desde Francia después del Combate de Angamos.

La captura del "Rímac" por parte de Grau había producido en Santiago una gran conmoción. El pueblo salió a protestar contra el Gobierno por este hecho,

La captura del "Rímac" por parte de Grau había producido en Santiago una gran conmoción. El pueblo salió a protestar contra el Gobierno por este hecho, que produjo además una serie de renuncias a nivel militar y político.

que produjo además una serie de renuncias a nivel militar y político.

Aquí ha de empezar entonces otra etapa en la Guerra naval del Pacífico. El objetivo era terminar con el "Huáscar". Sus correrías, que tenían en vilo a la flota chilena y que impunemente abarcaban todo el litoral, exasperaban al Gobierno trasandino, que llegó incluso —y así lo atestigua Vicuña Mackena— a "apagar las luces de nuestros faros en la plaza fuerte de Valparaíso".

Y llegamos a Angamos. Hemos leído las descripciones de este combate por parte de historiadores peruanos, chilenos y argentinos. Vamos a tratar de resumir el escenario en que se desarrolló el mismo, con la mayor precisión posible.

La Escuadra chilena se dirige a Arica en busca del "Huáscar"; van el "Blanco Encalada", el "Cochrane", la "O'Higgins" y la cañonera "Covadonga". Deben dirigirse a la rada con órdenes de incluso soportar el fuego de las baterías del fuerte, con tal de capturarlo. Eso ocurre el 5 de octubre, pero ya el "Huáscar" había salido días antes, acompañado de la "Unión" —comandada por Aurelio García y García—, para realizar una nueva expedición. Una breve acotación. Grau y García y García eran íntimos amigos, al igual que Lizardo Montero y Manuel Ferreyros. A ellos, todos brillantes marinos, se les conocía en el Perú como "Los cuatro ases de la Marina". Esos tres Capitanes fueron los testigos de la boda de Miguel Grau con doña Dolores Cabero y Núñez, que se llevó a cabo el 12 de abril de 1867, en Lima.

El Coronel peruano Carlos Dellepiane, en su magnífico libro de dos tomos de la Historia Militar del Perú, nos detalla con exactitud el poderío naval de ambas Escuadras, la superioridad de sus buques y armamento; nos cuenta además cómo se había preparado Chile para esta contienda y cómo incluso espías enviados habían obtenido detalles de cada uno de los barcos que conformaban la flota peruana, hasta con detalles; como por ejemplo saber que la torre giratoria del "Huáscar", donde estaban montados los dos cañones, no podían dar frente a estribor sino con determinado ángulo, por un defecto del funcionamiento, y así también otros defectos de cada uno de los barcos que la integraban.

Ha quedado ya establecida la diferencia abismal entre ambas Escuadras, por lo que no entraremos en más detalles técnicos.

En la madrugada del 8 de octubre, el "Huáscar" y la "Unión" dejaban la rada de Antofagasta rumbo al Norte. A poco de andar avistan tres humos a proa: era parte de la Armada de Chile. Grau se acerca sin conocer todavía el calibre de su adversario, por lo que al comprobar que se trataba del "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño", hace rumbo al Noroeste, a fin de escapar de la acción.

La estrategia chilena para capturar al "Huáscar" consistía en avanzar en dos divisiones abiertas en alas, a fin de cortar su escape, pues, como hemos visto, trata de evitar un encuentro con estas naves. Pero tal como señalamos, el cerco estaba preparado. En el horizonte aparece la Segunda División chilena, que estaba formada por el acorazado "Cochrane", las corbetas "O'Higgins" y "Loa", que de inmediato se dirigen hacia el "Huáscar".

La velocidad juega en esa instancia un papel crucial. El "Huáscar", con el fondo sucio, apenas puede navegar a 10 millas, mientras que la "Cochrane", con su fondo limpio, supera las 12 millas.

Grau comprende que está cercado y que no tendrá otra alternativa que pelear. Ha de tomar primero una decisión: la "Unión" debe salvarse. Él solo peleará, pero contra toda la flota, por lo que le ordena a su amigo García y García, en los siguientes términos: "Salve usted su buque, yo me quedo aquí cumpliendo mi deber". La "Unión", que era ligera, efectúa una maniobra y burla a la flota, salvándose así del desastre, ya que hubiera sido imposible evitar su hundimiento.

Grau, a las 9 y 40 de esa gloriosa mañana del 8 de octubre de 1879, presenta combate y toma la iniciativa, virando hacia estribor y abriendo fuego sobre la "Cochrane". Sabe que no tiene salvación, que su buque está condenado a muerte, pero está dispuesto a librar, en nombre de su patria, lo que sería la batalla final de la Escuadra peruana.

El Dr. Dámaso Uriburu, que fue representante en el Perú del Gobierno argentino y escribió un libro sobre la Guerra del Pacífico llamado Episodios de 1879 a 1889 —y si traigo a mi mente hoy su relato es porque él tuvo, a borde del vapor "Laja" un encuentro con un oficial que era un sobreviviente de Angamos y que había servido en el "Huáscar"—, dice al comienzo del mismo: "Fue en una noche de octubre de 1882 alumbrada por esa melancólica luz de la luna en el horizonte diáfano, navegando en la bahía de Mejillones". Le contó este marino que esa mañana, disipada una espesa niebla, se encontraron con la flota chilena que se dirigía al encuentro

del "Huáscar", y que Grau, con su incontrastable serenidad, esperó el ataque en su torre de mando.

Señala el marino lo desproporcionado de la lucha entre el "Huáscar" con dos cañones contra dos blindados, cada uno de los cuales representaba la fuerza y el poder de cinco monitores como el "Huáscar".

Vamos a volver más adelante a este relato, porque hay detalles que no hemos encontrado en otros manuscritos.

Señala el marino lo desproporcionado de la lucha entre el "Huáscar" con dos cañones contra dos blindados, cada uno de los cuales representaba la fuerza y el poder de cinco monitores como el "Huáscar".

Paz Soldán, Dellepiane y otros historiadores peruanos están de acuerdo con que la descripción más acabada del combate la dio el corresponsal de guerra del "Mercurio" de Valparaíso, que se encontraba a bordo del "Loa", y es quien detalla in extenso, con detalles propios de un hombre de mar, las dos horas y diez minutos que duró el combate.

El corresponsal comenzó diciendo lo que destacamos hace unos instantes: que el "Huáscar", virando a estribor, se dirigía al encuentro del "Cochrane". "Fue —señala— un hermoso movimiento que manifestaba la decisión y el arrojo del Comandante Grau".

A nuestro entender, Grau visualizó que su oponente era el acorazado "Cochrane", ya que el otro acorazado, el "Blanco Encalada", se hallaba bastante alejado y gran parte de la flota chilena había iniciado la persecución de la "Unión".

Después de lanzar varios disparos, viró hacia el Norte, seguido del acorazado chileno, el cual, colocado al sur del Monitor, no disparaba, pero se acercaba cada vez más al "Huáscar", que nuevamente girará, esta vez hacia el Oeste, para dar campo a sus cañones, disparando sin hacer blanco.

Cuando estuvo a 500 metros, la "Cochrane" disparó hacia el "Huáscar", y una de sus balas le dio de lleno al castillo de proa.

Tomando por un momento el relato del corresponsal del diario chileno, este sostiene que alrededor de las 9 y 30 de la mañana, cuando ya la distancia era estrecha, un nuevo proyectil dio de lleno en la popa, entrando por el lado de la cubierta. Sin embargo, el "Huáscar", sin hesitar, dispara sus dos cañones, impactando una de sus balas el blindaje al costado de estribor.

El "Cochrane" siguió disparando, destrozando primero el torreón; un segundo disparo será el que termine con la vida del Almirante Grau, dando de lleno en la torre de combate, haciéndola explotar, y barriendo cuanto encontró en la misma. Había muerto Grau, pero el "Huáscar" seguía dando pelea.

Retomo, como lo dije antes, el relato de quien participara en la batalla, quien cuenta lo siguiente: "¡Que será el Capitán Manuel Carbajal quien toma el mando y al grito de '¡Viva el Perú!' da la orden de fuego!". Acotamos que había quedado solo un cañón en pie.

Leo de la narración en forma textual lo siguiente: "Desde ese momento todo fue confusión y horror, tronando sin cesar los cañones y rugiendo una tempestad de bombas y de balas que en menos de una hora dejaron el buque sin timón, sin el propulsor de la hélice, sin las calderas de la máquina y muertos los artilleros de los cañones".

Ya había caído después de Grau el Capitán de Corbeta Elías Aguirre, que era el segundo Comandante y quien trató de espolonear al "Blanco", que se había aproximado para apoyar a la "Cochrane". Por cada oficial que caía había otro para reemplazo. El Teniente Palacios toma la posta, y leo el relato, porque el mismo estremece y toca muy en lo profundo al leerlo o escucharlo, cuando dice:

"Palacios, el esforzado y temerario oficial, acribillado de heridas, con la mandíbula destrozada y asido al palo mayor, sujetaba la driza de la bandera, pistola en mano, para evitar que el miedo que implora clemencia, la arriara. El Teniente Enrique Palacios será uno de los muertos, como lo fueron los Tenientes Diego Ferré y José M. Rodríguez".

Viendo que el final se acercaba, algunos oficiales heridos pero aún en pie se dirigieron a Santa Bárbara para volar el buque; otros abrieron las válvulas de inmersión para sumergirlo. En esos instantes el "Huáscar" es abordado por la tripulación del "Cochrane", quienes obligaron al maquinista a cerrar las válvulas cuando ya el buque tenía cinco pies de agua en la sentina.

El Comandante de la Escuadra chilena, en un escueto mensaje dirigido al Ministro de Marina, decía que "El 'Huáscar' quedó hecho pedazos". Muerto el Comandante Grau, la tripulación del blindado peruano resistió tenaz y heroicamente. De los doscientos tripulantes murieron 31, los restantes resultaron heridos, algunos de gravedad.

En condición lamentable el "Huáscar" fue remolcado a Mejillones. Chile festejó la caída del Monitor y la muerte de Grau como un extraordinario triunfo.

Sin embargo, el Gobierno chileno le envió al Comandante de la Escuadra un mensaje, a fin de que los restos de Grau fueran cuidados para ser enviados al Perú cuando fueran reclamados.

Grau tenía en su camarote una imagen de Santa Rosa, que le había sido obsequiada por Monseñor Roca y Boloña, su amigo, con una dedicatoria que decía: "Miguel, que esta santita te acompañe y si no regresas con vida, que te traiga lleno de gloria" Se había de cumplir la profecía. Los restos de Grau quedaron en Chile hasta la finalización de la guerra; fueron repatriados y entregados en Santiago a dos de los sobrevivientes del "Huáscar", el Capitán de Navío Melitón Carbajal y el Capitán de Fragata Pedro Gárezon, y embarcados en el crucero "Lima", el cual arribó al Callao el 15 de julio de 1890.

Grau fue inhumado en el Cementerio General de Lima y hoy está enterrado en la Cripta de los Héroes.

El mundo entero admiró a Grau y sus hazañas. Su fama trascendió a todos los rincones de la tierra.

De las tantas expresiones que se conocieron tras la caída del "Huáscar", me quedo con la del Presidente de los Estados Unidos Teodoro Roosevelt, quien dijo: "El 'Huáscar' es el más famoso y recordado buque sobre el cual se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo".

Numerosos son los poetas peruanos y extranjeros, entre ellos varios argentinos, que han proclamado sus virtudes y su heroísmo. Recuerdo la de nuestro compatriota Martín García Mérou.

El pueblo peruano lo recuerda y lo recordará siempre como un héroe inmortal, porque junto al Coronel Francisco Bolognesi, inmolado en Arica, simbolizan ambos la valentía para defender la libertad y el suelo patrio, aun a costa de la propia vida.

Así también lo recordó el pueblo argentino, en particular la juventud de aquellos años, que lo convirtió en su paladín y que se acongojó ante su muerte.

Nosotros esta noche decimos: ¡Gloria al Almirante Miguel Grau, gloria al Héroe y Caballero del Mar!.

Astillero Cammell Laird



Contralmirante
GUILLERMO HASEMBANK ROTTA

Primera ceremonia en honor del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, y su glorioso monitor "Huáscar" en el Reino Unido e Irlanda del Norte

Introducción

Los marinos peruanos tenemos un prestigioso legado que llevamos con honor y orgullo desde que nacemos en nuestra querida alma mater hasta el día que nos toca partir a mejor puerto junto al Señor; y es sin lugar a duda, el hecho de que el Gran Almirante Miguel Grau Seminario y su siempre heroico buque "Huáscar" estamparon en nuestros corazones el mejor ejemplo de fe, perseverancia, lucha y valentía que podamos tener como guerreros del mar, y es esa relación hombre-buque —maravillosa a todas luces cuando son uno— que se convierte en gloria y hazaña.

La Escuela Naval del Perú, uno de los mejores centros de formación de líderes del mar en el mundo, nos permitió escuchar a los profesores de historia marítima hablar de ese binomio, indestructible por mucho tiempo, hecho en el Perú. Y nos permitió imaginar todo lo que ellos vivieron juntos en los combates en el Pacífico sur oriental, sembrando en nosotros un agradecimiento profundo y eterno.

Tuve el honor de servir entre los años 2010 al 2012 como Agregado de Defensa del Perú en el Reino Unido e Irlanda del Norte. Los marinos de guerra del mundo admiramos a un país lleno de tradiciones marineras e historia, el cual tiene en el Almirante Nelson uno de los mayores referentes de pericia y valor en el combate.

Investigando la presencia de Grau en Londres

Londres y Washington tienen la mayor cantidad de misiones de Defensa en el mundo, y en Londres está la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), probablemente la más importante organización internacional competente en temas marítimos, por lo que servir en ese lugar se convierte en todo un reto para cualquier agregado de Defensa, y si es marino con mayor razón.



Placa Grau. Delegación peruana en astillero.

Desde que pisé tierra en la famosa Royal Navy, pregunté si existía algún monumento o recordatorio de nuestro héroe, y al enterarme de que no lo había, me propuse dentro de las metas de mi oficina, con aprobación de la Marina de Guerra del Perú, buscar la posibilidad de erigir un monumento al Gran Almirante Grau en algún municipio londinense, rendirle homenaje y sentar su presencia en esas tierras.

Concreté una entrevista con Judith Warner, alcaldesa de Westminster. Este es el municipio más importante del Reino Unido e Irlanda del Norte. Allí se concentra el poder político y económico británico. Pero en Londres era imposible hacerlo, debido a una ordenanza que prohibía colocar más monumentos de ese tipo. Sin embargo, cuando la alcaldesa conoció el tema y el alcance de Grau como figura nacional en Perú, le pareció muy interesante y fascinante, por lo que prometió su apoyo.

Alcaldesa de Westminster, en búsqueda del astillero Cammell Laird

Conocí sobre la existencia e importancia del astillero Laird, Son & Co. en una clase especial que tuve como integrante de la promoción 1981 (los bien llamados "skippers") de la Escuela Naval, con el profesor, Sr. Percy Cayo. Nunca imaginé estar a punto de realizar un sueño que tuve desde cadete: conocer el lugar donde se diseñó y construyó nuestra máxima expresión de buque de guerra de todos los tiempos, el legendario "Huáscar".

Me puse en contacto con el astillero Cammell Laird, ex Laird, Son & Co., y no fue nada fácil conseguir una cita con la gerencia. Los británicos, en muchos casos, toman su tiempo, pero gracias al apoyo de muchas autoridades, principalmente de la alcaldesa Judith Warner, pude acceder, después de varios meses de coordinaciones, a una cita con el gerente general, Sr. David Williams.



Agregado de Defensa visitando astillero.

El Sr. Williams nos recibió amablemente y después de escuchar la historia de nuestro héroe y su buque, quedó realmente impresionado. Ese astillero ha construido miles de buques, pero nunca imaginaron que el Proyecto 321 del año 1865 tuviera un trasfondo tan hermoso y legendario, por lo que prometió toda su colaboración. Seguidamente, juntos buscamos un lugar apropiado en el astillero para colocar un recordatorio, y se determinó que en exteriores no era apropiado, pues la zona donde estuvo ubicada la cama del "Huáscar", es hoy un lugar muy poco transitado. Así que se optó por colocar una placa en la sala del directorio, que era el lugar más frecuentado por las personas que visitaban el astillero. Así podrían ver la placa y conocer su inimaginable historia.

Proyecto 321: Monitor "Huáscar"

En 1864 Perú estaba con problemas y diferencias diplomáticas con España. Por ello, el presidente Pezet dispuso la compra de buques de guerra a Inglaterra. Como resultado de esa importante decisión, se firmó un contrato entre ambos gobiernos en Birkenhead, Reino Unido, en el astillero Laird, Son & Co., hoy Cammell Laird. Por el lado peruano fue suscrito por el Capitán de Navío José María Salcedo. Así nació el Proyecto 321, como se le denominó en el astillero, y se registró allí la partida de nacimiento del glorioso monitor.

Laird, Son & Co. es un astillero que nació en 1829 con John Laird y su hijo William, quienes fueron los fundadores. Rápidamente adquirieron reconocimiento por la calidad de sus buques de hierro y sus calderos. Gracias a la fusión a finales del siglo XX con Cammell Jonson & Son, es que renace el astillero Cammell Laird. Está ubicado en lo que hoy es la ciudad de Birkenhead, que pertenece al municipio de Wirral. Típico lugar inglés, muy ordenado, con mucha tradición marinera y colindante con el gran puerto de Liverpool, uno de los gigantes, en su época, en construcciones navales y comercio marítimo.



Gerente general y agregado de Defensa con bandera del astillero.

El astillero lo designó como Proyecto 321. Fue diseñado por Cowper Phipps Coles, oficial de la Real Marina inglesa e inventor desde los 11 años. La construcción duró aproximadamente un año y fue lanzado al mar el 7 de octubre de 1865. Fue bautizado como "Huáscar", hijo del importante inca Huayna Cápac. Fue considerado para su época un buque muy maniobrable. El proyecto fue supervisado en nombre del Gobierno peruano por el Capitán de Navío Salcedo, quien lo recibió y zarpó de Birkenhead el 17 de enero de 1886. Después de muchas peripecias e historias arribó al Callao el 2 de febrero de 1868. La historia une al Capitán de Fragata Miguel Grau y al monitor "Huáscar" un 26 de febrero de ese mismo año, al asumir el comando de dicho monitor.

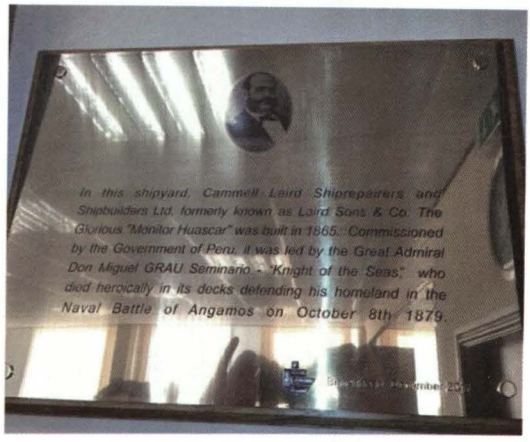
Primera ceremonia en el Reino Unido e Irlanda del Norte en honor al Almirante Miguel Grau Seminario y el monitor "Huáscar"

La ceremonia acordada con el astillero, la municipalidad de Wirral y la representación peruana, se programó para el día 9 de diciembre. Junto a mi esposa y el Cónsul del Perú, Embajador Julio Garro; nuestra Encargada de Negocios, Ministra Gloria Olivares, y muchos peruanos invitados, tales como el Comandante (r) Juan Balcázar y el Teniente Primero (r) Daniel Almenara, entre otros, tuvimos el honor y orgullo de ingresar al astillero y poder ver en primera línea, flameando, a nuestra bandera nacional, algo que no estaba en el programa y que naturalmente nos emocionó mucho. Nos recibieron en la sala del directorio la alcaldesa de Wirral Moira C. Laughin; el gerente general Davis Williams y todo su personal, autoridades, empresarios y ciudadanos de Wirral y Liverpool; todos viviendo el evento con mucho interés y orgullo.

El programa consistió en visitar el lugar donde se construyó el "Huáscar", donde rendimos un homenaje muy significativo. Después visitamos el astillero y fuimos testigos de la construcción del futuro HMS "Queen Elizabeth", orgullo y buque más importante para los británicos en este siglo XXI. Finalmente terminamos en la sala de conferencias, donde se llevó a cabo una sencilla pero muy significativa ceremonia, con cerca de 30 personas presentes.

Tuve a mi cargo el primer discurso, en el que resalté la figura de Grau y el monitor, el significado de ese binomio para el pueblo peruano, así como los valores y el legado

que nos dejó. El señor Williams resumió la vida de Grau y señaló que "es un gran honor y privilegio celebrar por primera vez en el Reino Unido los logros de ambos". La alcaldesa dijo: "Nos sentimos muy honrados de que el Gobierno peruano y la Marina hayan elegido rendir un homenaje al citado héroe aquí". Finalizó diciendo: "El Cammell Laird ha construido muchos barcos famosos aquí, pero definitivamente, el Proyecto 321, el 'Huáscar', es uno de los más importantes".



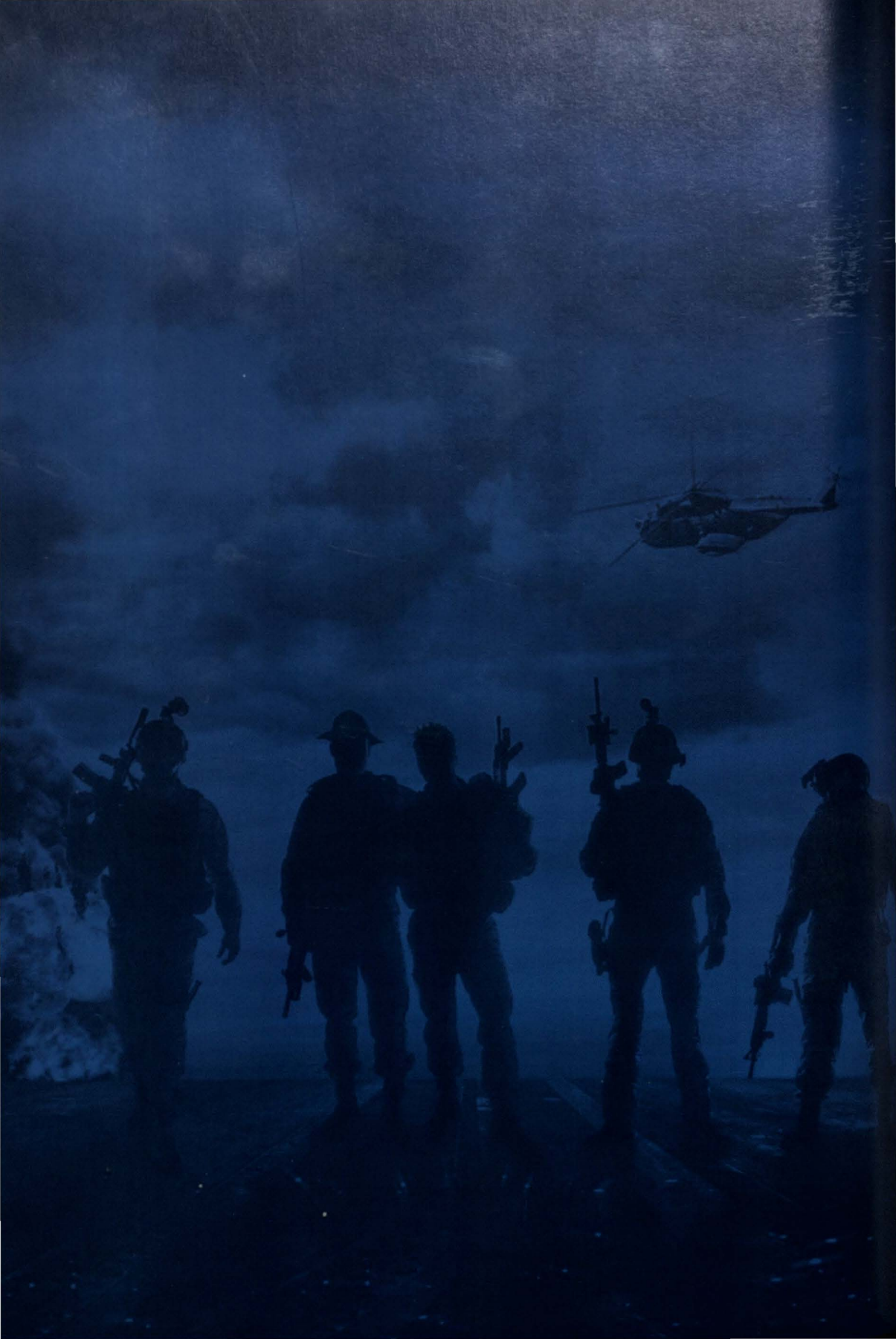
Placa en honor al Gran Almirante y su monitor.

Finalmente tuve el honor de develar la placa junto con la alcaldesa y el gerente general, la cual a la letra dice: "In this shipyard, Cammell Laird Shiprepairers and Shipbuilders Ltd., formerly known as Laird Sons & Co., the Glorious Monitor 'Huascar' was built in 1865. Commissioned by the Government of Peru, it was led by the Great Admiral Don Miguel GRAU Seminario – 'Knight of the Seas', who died heroically in its decks defending his homeland in the Naval Battle of Angamos on October 8th 1879".

"En este astillero, Cammell Laird Shiprepairers and Shipbuilders Ltd., antes conocido como Laird Sons & Co., el Glorioso Monitor "Huáscar" fue construido en 1865. Comisionado por el Gobierno de Perú, fue comandado por el Gran Almirante Don Miguel GRAU Seminario – 'Caballero de los Mares', quien murió heroicamente en su cubierta defendiendo su patria en la Batalla Naval de Angamos, el 8 de octubre de 1879".

Reflexiones

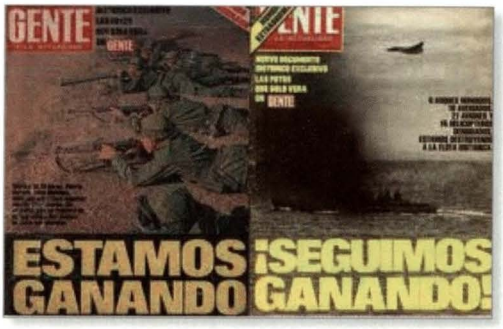
Los peruanos tenemos en Grau y el monitor "Huáscar" un tesoro admirado y reconocido en todo el mundo. Doy gracias a Dios, a la Marina, a mis jefes, personal, a la Embajada de Perú en el Reino Unido, y por el lado británico a la señora alcaldesa de Westminster, Judith Warner, por haber contribuido a darme la oportunidad de participar en la primera ceremonia, tan especial y simbólica, rindiendo tributo al Gran Almirante Miguel Grau Seminario y su glorioso monitor "Huáscar", ese excepcional binomio histórico, en el lugar del nacimiento del monitor. Fue una experiencia inolvidable, que quedará en el baúl de hermosas anécdotas navales que llevamos los marinos hasta el fin de nuestros días.



El Valor de la Guerra sin Fusiles en el Perú



Teniente Primero
GABRIEL DONAYRE MONTESINOS



Introducción

El ser humano, como ser de clara esencia social, ha tenido la necesidad de transmitir sus ideas para posibilitar la comunicación y persuasión de ideologías.

Para lograr sus fines, las clases dominantes se han servido de la propaganda, arma muy poderosa que utiliza el mensaje subliminal e impacta la esencia humana, defendiendo y posicionando los intereses de quien lo usa y manipulando a las grandes masas que bailan al "son que toquen" los medios, determinando la opinión de la gente.

Los propagandistas bélicos, a lo largo de la historia, procuraron usar los últimos avances tecnológicos en comunicación para optimizar su capacidad de persuasión. Así, el principal vehículo propagandístico durante la Primera Guerra Mundial fue la prensa escrita; durante la Segunda Guerra Mundial, la radio y el cine; tras 1945, la televisión; y en la actualidad, los medios digitales.

En nuestra sociedad, observamos que los Medios de Comunicación Social (MCS) han experimentado un rápido avance y crecimiento en las últimas décadas, ello debido a la enorme influencia que tienen sobre las personas, por lo que se puede decir que quien controla los MCS, controla la sociedad.

En esa línea de pensamiento, en un mundo globalizado, la revolución digital proporciona soportes tecnológicos de gran eficacia para realizar la propaganda en provecho de nuestras Fuerzas Armadas; para ello se vale de plataformas de última generación, combinadas con técnicas antiguas —como la distribución de panfletos, por ejemplo—, dotando a las campañas propagandísticas de una enorme versatilidad.

El presente artículo pretende centrarse en una realidad que no es ajena a nosotros: los conflictos bélicos han tomado un cariz distinto, adquiriendo importancia las batallas en el plano comunicacional, a través de los Medios de Comunicación Social, donde nuestras operaciones militares han de ser llevadas con la permanente preocupación de conseguir un efecto psicológico sobre el enemigo, y sobre todo el apoyo de nuestra población.

Análisis

Todo conflicto se libra por lo menos en dos frentes: en el teatro de operaciones y en la mente de la gente. La propaganda debe conquistar este segundo frente, enfocándose en el prestigio propio y desprestigio del enemigo, compensando nuestros desaciertos con éxitos más importantes, destacándolos cuidadosamente, mientras interiormente se toman enérgicas acciones a fin de que estos no se repitan.

Los MCS cumplen un rol preponderante en este aspecto, no solo por ser una herramienta más que útil para satisfacer una de las necesidades primarias del ser humano, la interacción social, sino que además juegan un papel imprescindible en la formación de la opinión pública, llegando incluso a ser fundamentales para la toma de decisiones de algunos gobiernos, como podremos apreciar a continuación.

El impacto de los MCS en la Guerra de Malvinas

"Cuando se declara la guerra, la primera víctima es la verdad". (Arthur Ponsonby)

La revista Gente tuvo una participación periodística activa durante el conflicto del Atlántico Sur. El célebre "Estamos ganando" y su posterior "¡Seguimos ganando!", quedaron para la posteridad como un ejemplo de la prensa exitista durante una guerra.



Malvinas.

"Del lado argentino, se utilizó sistemáticamente el control de toda la información que salía de Puerto Argentino y del teatro de operaciones. La agencia de noticias Télam estaba controlada por el Servicio de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto y fue la encargada de esta acción. Casi todas las noticias difundidas en los medios nacionales provenían de fuentes oficiales (Télam o por Comunicado). Toda la información fue controlada en gran medida y también las autoridades se ocuparon de difundir un documento que reglaba las nuevas acciones que se venían" .

Aquí vemos cómo se empleó la técnica llamada "carro triunfal o la victoria inevitable", que consiste en aprovechar el deseo natural de las personas de estar del lado del que gana, para lo cual el propagandista tratará de convencer al auditorio de que su programa o ideas son una expresión de las mayorías, orientando a otros miembros o individuos a plegarse a él.

La realidad fue que Argentina perdió la Guerra de Malvinas; pero a ojos de los MCS, la victoria era inminente y la sociedad lo creyó. Este es un claro ejemplo de cómo la prensa puede ser empleada a favor de unir a la sociedad o enfrentarla. Es por ello que en el caso argentino, el Servicio de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto fue quien tomó posesión y divulgación de la información. En Malvinas, los MCS fueron tenidos en cuenta en el teatro y en la estrategia operacional.

Alzando la bandera en Iwo Jima

Una fotografía histórica, tomada el 23 de febrero de 1945 durante la Segunda Guerra Mundial, en la isla japonesa de Iwo Jima, en la que se ve a seis marines plantando la bandera de Estados Unidos sobre el volcán Suribachi, tuvo tal impacto y alcance, que una imagen generó esperanza para un país y derrota para otro.



Bandera Iwo Jima.

De los seis marines que plantan la bandera, tres fallecieron en acción de armas. Una vez revelada esta foto, el editor de Associated Press se dio cuenta de que estaba ante una imagen inmortal, la misma que, a las pocas horas, figuraba en las portadas de todos los diarios y revistas estadounideneses.

El presidente Roosevelt también comprendió las enormes posibilidades que se abrían, como un magnífico medio para recaudar fondos para la guerra. De esta manera, ordenó que los marines sobrevivientes regresasen a Estados Unidos y sirviesen para promocionar bonos de guerra, logrando recaudar más del doble del objetivo inicial.

Esta famosa foto, correctamente utilizada, convirtió a ciudadanos en héroes admirados por la sociedad, para lograr objetivos políticos y económicos.

Vietnam, la guerra que Estados Unidos perdió en los MCS

Los MCS, que difundieron las atrocidades cometidas en la guerra de Vietnam, influenciaron en la opinión pública de tal manera, que marcaron su desarrollo. No en vano se considera a Vietnam como la primera guerra televisada de la historia.

Lo que nunca pensó el presidente estadounidense Lyndon Johnson, es que empezaría la batalla en el teatro de operaciones y terminaría perdiéndola en los medios de comunicación. Sobre todo a partir de 1968, cuando en EE. UU. comenzó a formarse una corriente de opinión contraria, en la que se consideraba a esta, una guerra cruel e inútil, que cobraba numerosas vidas de jóvenes estadounidenses enlistados.



Desgracia en Vietnam.

Johnson, consciente de su creciente impopularidad, renunció a su reelección. Su sucesor, el republicano Nixon, incidió en esa línea y empezó a retirar soldados estadounidenses, cuya cifra había llegado a superar el medio millón de efectivos.

Los acuerdos de París terminaron por firmarse en enero de 1973, por medio de un tratado de 21 puntos que, básicamente, contemplaba la salida definitiva de EE. UU. de Vietnam, la formación de un Gobierno provisional y finalmente elecciones.

Aspecto cultural peruano

En el Perú, el desenlace de una situación nacional pasa, en buena medida, por las percepciones del ciudadano. Es por ello que los MCS deberían tomar mayor protagonismo en el planeamiento estratégico y operativo de nuestras Fuerzas Armadas, como parte de su Guerra de la Información.

El problema, visto desde el aspecto cultural, es que el pueblo peruano no se documenta e informa correctamente. Es decir, no es consciente de los acontecimientos desde otros puntos de vista que no sean de los llamados "líderes de opinión" de los diferentes medios de comunicación. Paul Joseph Goebbels, ministro de la propaganda alemana nazi, decía: "Convenciendo a mucha gente que piensa como todo el mundo, se crea una falsa impresión de unanimidad".



Goebbels.

Según la encuesta "Hábitos de lectura y ciudadanía informada en la población peruana-2004 (BNP-UNI), el 26% de peruanos sabe leer, pero no lee. El resto (74%) alcanza a leer en promedio un libro al año. ¿Y qué leen (cuando leen) los peruanos? El periódico ocupa el primer lugar (71.6%), le siguen los libros (55%), las revistas (36%), Internet (24.2%). Dentro de los libros, la Biblia (20%) es el texto más leído, seguido por enciclopedias (7.1%) y chistes, historietas y folletos (3.8%).

La población peruana no comprende su realidad desde hace mucho tiempo, y la falta de una educación adecuada origina en su mayor parte la falta de cultura. Conociendo esto, los diversos intereses manipulan los MCS, y estos, a su vez, la opinión del pueblo peruano. Citemos nuevamente a Goebbels: "Toda propaganda debe ser popular, adaptando su nivel al menos inteligente de los individuos a los que va dirigida. Cuanto más grande sea la masa a convencer, más pequeño ha de ser el esfuerzo mental a realizar. La capacidad receptiva de las masas es limitada y su comprensión escasa; además, tienen gran facilidad para olvidar".

El oficio militar exige la reserva de la información, mientras que la prensa busca develarlas para informar al público

Cierto es que para gobiernos y militares, la prensa siempre fue parte del campo de batalla. Napoleón fijó los términos de la relación con la prensa así: "Tres diarios adversos son más temibles que mil bayonetas". Ningún general digno del cargo ignoraría la amenaza de un millar de bayonetas y, consecuente con su definición, Napoleón trató a la prensa como una amenaza más.

La relación entre militares y periodistas siempre será difícil. La prensa buscará persistentemente develar y divulgar abiertamente información militar

reservada. El éxito de las operaciones "Chavín de Huántar", "Jaque" y "Neptune Spear" se basó en el secretismo absoluto. La Seguridad de la Información, órgano de la Guerra de la Información, consiste justamente en evitar que el enemigo tenga acceso a la información propia, y en caso de que la intercepte, le resulte inservible. La seguridad complementa la sorpresa en una operación. Todos los aspectos influyen en la seguridad, desde el engaño y el secreto hasta la disciplina severa con los subordinados que, por su acción u omisión, permiten que la información caiga en manos del enemigo.

Veamos cómo el mejor órgano de Inteligencia del grupo terrorista SL en el VRAE son los propios medios de comunicación social:

Fuente: diario Perú21:

"Fuentes de Inteligencia de las FF. AA. señalaron a Perú21 que la nueva táctica de operación militar ya no se ciñe a controlar o dominar convencionalmente los territorios con presencia subversiva en el VRAE, sino que se focaliza en zonas con personal de élite, estrictamente preparados, desde noviembre pasado, para estas incursiones. La unidad especial está compuesta por tres batallones e integrada por comandos especiales del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea. A ella se suma un equipo de Inteligencia que abre el camino para los operativos con información de primera mano. El Comando Especial del VRAE se encuentra dedicado, también, a seguir los pasos del camarada 'José' (Víctor Quispe Palomino), quien, según informes de Inteligencia, estaría pretendiendo incursionar en el Huallaga, donde se oculta el camarada 'Artemio' (Eleuterio Flores Hala)". (http://peru21.pe/noticia/611572/comandos-elite-luchar-vrae)

La importancia de la propaganda de guerra en el caso peruano

Nuestros MCS tienden a agrandar o endiosar al enemigo y sus acciones militares, mientras, por otro lado, contribuyen a la desacreditación e incluso ridiculización de las acciones de nuestras Fuerzas Armadas, estando basada la mayor parte de esa información en la exageración "sin confirmar" de cualquier noticia que dañe su prestigio; en consecuencia, algo quedará en la conciencia de la gente, dejando a su paso a un pueblo cada vez más confundido y desconfiado de la capacidad de su Fuerza Armada.

Los siguientes titulares corresponden a diferentes diarios y programas periodísticos:

Publicado:	Debería ser:
"El VRAE vuelve a arder: emboscada terrorista de Sendero Luminoso"	"El VRAE vuelve a arder, FF. AA. frustran emboscada terrorista de SL"
"Niños pioneros en el VRAE"	"SL expropia menores de edad"
"Subversivos disparan a un helicóptero en el que iba el jefe del Comando Conjunto"	"Jefe del Comando Conjunto victorioso ante ataque terrorista a su helicóptero"
"El VRAE es una zona liberada donde las Fuerzas Armadas no pueden entrar sin ser atacadas"	"SL no logra salir del cerco delimitado por las FF. AA. Se encuentran rodeados en el VRAE"

Ganar la confianza de la población debe ser parte de la preocupación de todo estratega militar. En nuestra situación, hablando específicamente del VRAEM y región Ucayali, el pueblo debe estar más unido que nunca al Estado y a su Fuerza Armada; de esa manera podremos contribuir a la neutralización de grupos terroristas y delincuenciales, porque, como reza el dicho, "el subversivo es al pueblo, lo que el pez es al mar".

Conclusiones

El potencial de la propaganda ha crecido de manera desmesurada a lo largo del siglo XX y entra en el siglo XXI con fuerza avasalladora en la llamada Sociedad de la Información.

En la Guerra sin Fusiles, el campo de batalla ya no está en el exterior, sino en nuestras mentes.

Los titulares e imágenes son los misiles de última generación que los MCS disparan con demoledora precisión sobre las mentes de nuestra sociedad, convertidas en el nuevo teatro de operaciones, de la Guerra de Cuarta Generación.

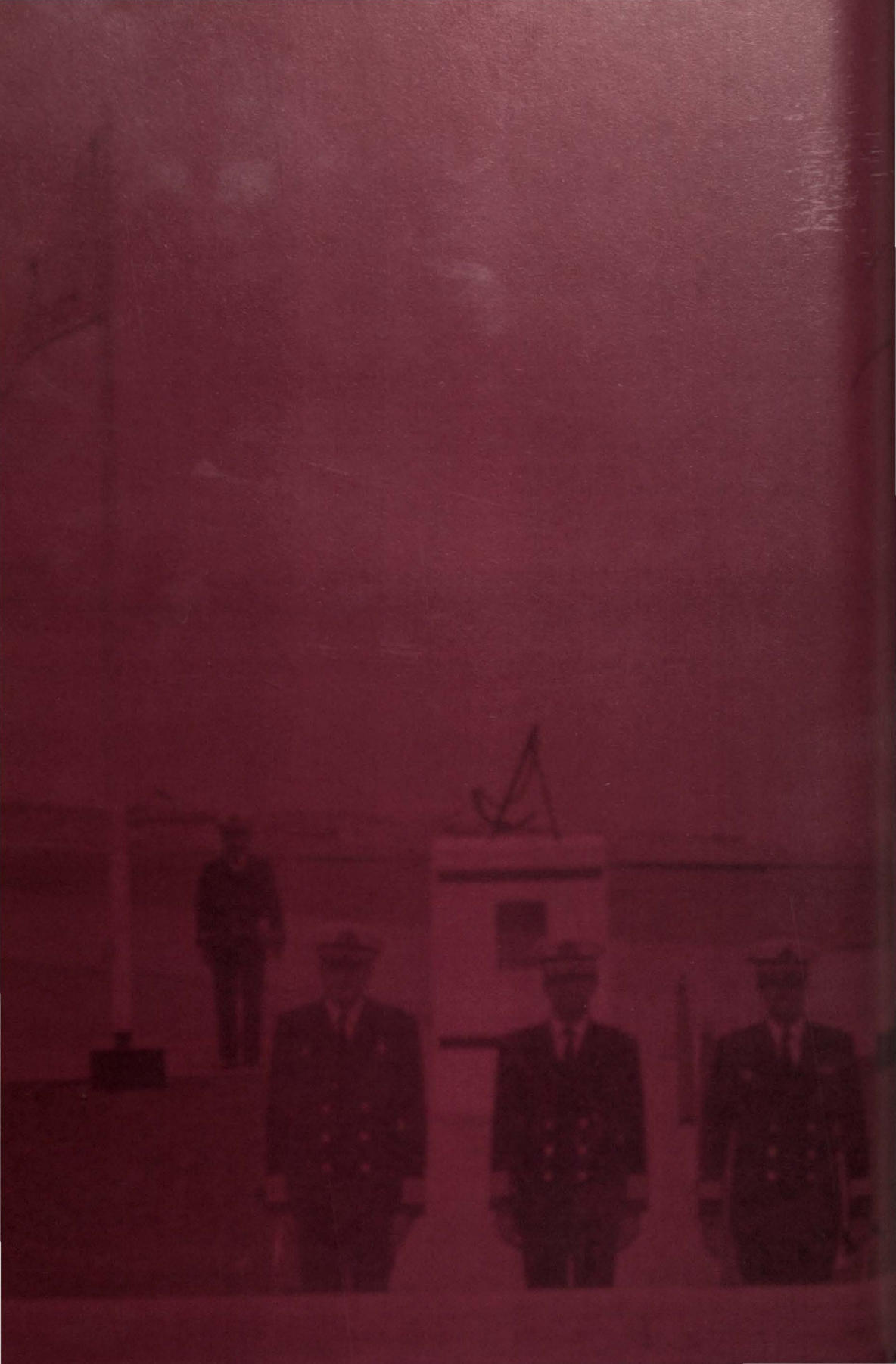
Los soldados de la Guerra sin Fusiles ya no son militares, sino expertos comunicadores, que sustituyen las operaciones militares por operaciones psicológicas.

Nuestras operaciones militares ya no deben trazarse únicamente a partir de la conquista militar para controlar un territorio, sino también a partir de la conquista mental, para contar con el apoyo de nuestra sociedad.

Bibliografía

1. Manvell Roger (2010). "Doctor Goebbels".
2. Raúl Sohr Biss (2009). "Claves para entender la Guerra".
3. Ritter Michael (2007). "De la comunicación a la manipulación".
4. Berrio Jordi (1983). "Teoría Social de la Persuasión".
5. Clases y exposiciones del curso "Básico Estado Mayor 2011", Capitán de Navío AP Enrique Torrico.
6. Clases y exposiciones del curso "Operaciones cívico-militares 2013", General (r) US Army Héctor Pagan.
7. http://hernanmontecinos.com/2011/04/22/guerra-de-cuarta-generacion-guerra-psicologica-sin-fusiles/ "Guerra de Cuarta Generación: Guerra psicológica, sin fusiles", por Manuel Freytas (consultado 16.06.13).
8. http://opinion.informador.com.mx/Columnas/2012/06/11/medios-de-comunicacion-y-propaganda-politica/ "Medios de comunicación y propaganda política", por José de Jesús Covarrubias Dueñas (consultado 16.06.13)
9. http://www.retoricas.com/2011/05/los-11-principios-de-la-propaganda-j.html/ "Los 11 principios de la Propaganda". Principios de comunicación propagandística expuestos por J. Goebbels, Retóricas.com (consultado 23.04.13)
10. http://peru21.pe/noticia/611572/comandos-elite-luchar-vrae "Comandos de élite para lucha en el VRAE", por Diario Perú 21.PE (consultado 21.07.10).





Una historia inolvidable:
3 de julio de 1880



CAPITAN DE NAVIO
JOSÉ RICARDO VALEGA CANEPA



En el año 1970, siendo Teniente Primero, fui nombrado Comandante de la Patrullera de costa BAP "Bondy". Recuerdo que lo primero que hice al llegar a bordo fue preguntarle a mi segundo comandante, el Teniente Segundo Herboso, por qué le habían puesto ese nombre a la patrullera. Como respuesta recibí una mirada de sorpresa: él tampoco lo sabía. Durante todo ese día se preguntó a la tripulación si alguien tenía conocimiento del origen del nombre, y nadie sabía el porqué. Al mes salimos en patrullaje al sur, y cuando regresé nombré una comisión para que indague toda la historia acerca del "Bondy", pues me había quedado impresionado e intrigado por este tema. Acompañado de mi adorada Martha, por aquella época mi enamorada, fui a visitar varias bibliotecas y también el Museo Naval, para averiguar sobre el particular. En este último, el Director de ese entonces, el Comandante J.J. Elías, me dijo: "Creo que en un estante allá arriba hay una foto de Bondy", y me dio algunas referencias adicionales. Gracias a esto y a otros datos conseguidos, se pudo preparar un folleto sobre la historia del Alférez de Fragata Carlos Bondy Tellería, y en una ceremonia realizada el 3 de julio de 1970, a bordo del BAP "Bondy", prometí a la memoria de este gran marino, que todos los 3 de julio lo recordaría, esté donde esté, y así lo hago hasta la fecha.



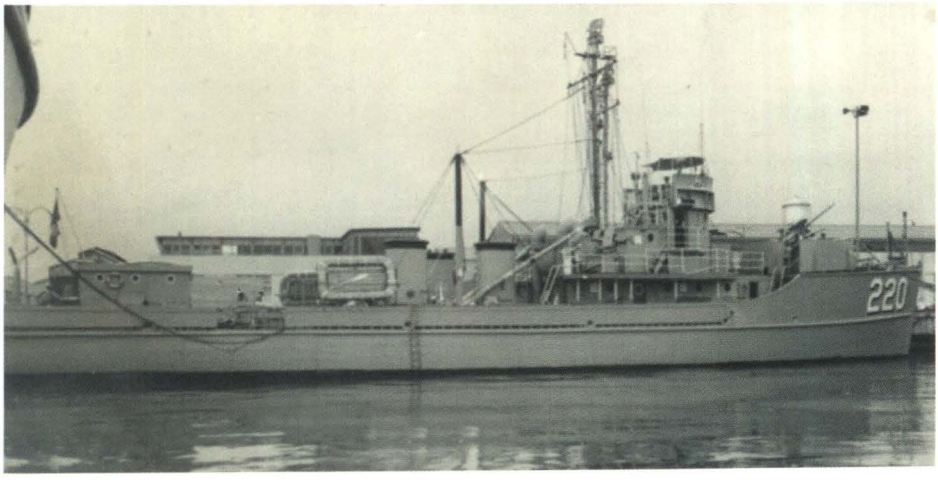
Develación de Placa.

Sospecho que para muchos el nombre de Carlos Bondy Tellería no les suena familiar; de hecho es probable que no sepan quién fue ni qué hizo en la Guerra del Pacífico. Como un recordaris breve, mencionaré que en el año 1880 Carlos Bondy Tellería fue protagonista de uno de los pocos sucesos favorables para nuestra Armada en esa guerra. El entonces Alférez de Fragata Bondy perteneció a la Brigada Torpedista, que estaba a cargo del Capitán de Navío Leopoldo Sánchez Calderón, y conformada por los Alféreces de Fragata Decio Oyague, Gil Cárdenas y el hábil ingeniero Manuel J. Cuadros. La situación por aquellos días era triste para el país; la Armada chilena bombardeaba continuamente el Callao, Ancón y Chancay, y sus patrullas interceptaban pequeñas embarcaciones para hacerse de frutas, verduras y otras provisiones. Esta situación permitió a la Brigada Torpedista idear una celada; es así que al atardecer del 3 de julio de 1880, Bondy, acompañado de dos marineritos paiteños, armados únicamente con valentía, destreza, coraje y patriotismo, pusieron en práctica el plan concebido la noche anterior. Salieron a altamar en una balandra y se acercaron lo más que pudieron al buque chileno "Loa", realizando maniobras de todo tipo para ser avistados por la tripulación chilena. Eran aproximadamente las 5 de la tarde, cuando Bondy se percató de que el buque chileno enrumbaba hacia ellos, ante lo cual se escaparon en un bote

y dejaron la balandra con las velas sueltas. Esta pequeña embarcación estaba provista de frutas exquisitas, víveres, aves de corral y algunas municiones; pero debajo de la última carga se hallaba escondido un torpedo diseñado por el ingeniero Cuadros. El Comandante del "Loa", atraído por la carga, ordenó abarloar el velero y desvalijarlo por completo, contraviniendo las órdenes del Comandante de la Flota chilena. Eran aproximadamente las 5 y 30 de la tarde del 3 de julio de 1880, cuando los marineros chilenos levantaron el último bulto. Una tarde de gloria fue mudo testigo de la explosión de 300 libras de dinamita que hundieron el "Loa", muriendo 119 chilenos, incluido su Comandante. Se perdieron, además, abundantes víveres y provisiones, así como dos cañones Armstrong de 152 mm, que estaban destinados al buque chileno "Blanco Encalada".

La hazaña del Alférez de Fragata Carlos Bondy Tellería serviría de estímulo para la Armada peruana, bastante diezmada en ese momento, y fue el precedente para que dos meses después se hundiera el buque chileno "Covadonga", utilizando el mismo procedimiento, con lo que se causó un gran nerviosismo en el pueblo chileno, al punto que un historiador llegó a decir que los chilenos ante estos hechos, padecían de una enfermedad: "torpeditis".

"El recordar este hecho que logró dar un golpe al enemigo y sirvió de un aliento de esperanza, que su recuerdo sirva ahora para una gran reflexión y que todos los peruanos debemos enterarnos de nuestra historia, qué nos pasó y qué nos puede pasar en el futuro y *es que no recordamos nuestro pasado, y recuperar nuestro orgullo Nacional*".



Patrullera de Costa BAP Bondy.



La insurrección naval del 3 de octubre de 1948



Licenciado en Historia
JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

El 4 de agosto de 2006, destacamentos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional reconocían como jefe supremo al candidato del aprismo, quien días antes había asumido la presidencia de la República por segunda vez, en una ceremonia realizada en el patio central de Palacio de Gobierno.

Esta escena pasaría desapercibida en una nota periodística, si no fuera porque a través de ella podemos hacer una retrospectiva en nuestra historia republicana y llegar a uno de los acontecimientos que marcaron la primera mitad del siglo XX, como fue la insurrección naval del 3 de octubre de 1948, ocurrida en el Callao. Este suceso puso fin al período donde el Partido Aprista Peruano (APRA) buscó ganar el poder a través de una insurrección, método utilizado cuando se les impedía alcanzar el mismo por la vía electoral. Una serie de factores provocó que un número importante del personal naval de las diferentes jerarquías se rebelara contra un presidente que se encontraba envuelto por la inestabilidad política y el deterioro económico, que se agravó al tercer año de gobierno. Identificar los desencadenantes de este acontecimiento es el propósito del presente trabajo.

El inestable retorno a la democracia

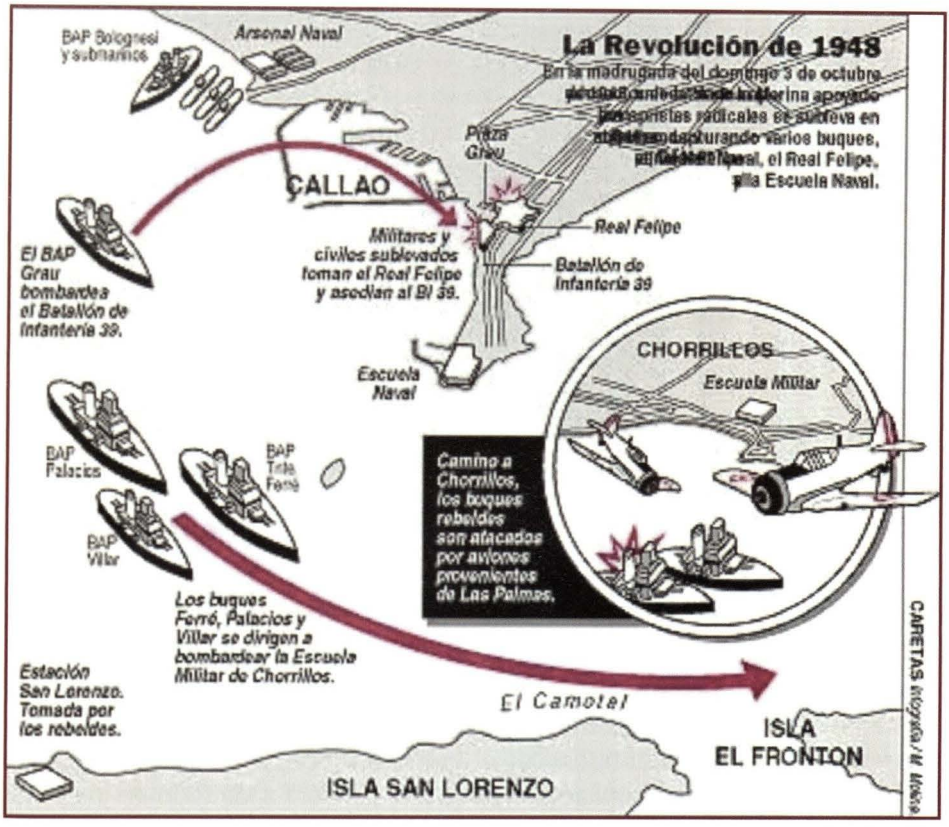
La elección de un presidente por medio de elecciones democráticas, no garantiza que luego de esta se dejen de lado las pugnas por una cuota de poder de las otras fuerzas políticas opositoras o aliadas del gobernante. Así se arribó a 1948, donde el presidente José Luis Bustamante y Rivero[1] se encontraba en medio de una inestabilidad política, fruto de la crisis económica, agitaciones sociales y, sobre todo, por la confrontación entre la oligarquía y el APRA. Ambos comenzaron a presionar apenas el jurista asumió la presidencia, situación que solo culminaría con una insurrección y un posterior golpe de Estado.

La oligarquía, por un lado, manifestaba que el presidente era muy blando frente a las acciones violentas que ejecutaba el APRA contra sus adversarios políticos; mientras que los apristas creían que Bustamante los había traicionado al no convocarlos en su primer gabinete.[2] No obstante, estos lograron acaparar los puestos burocráticos, presionando desde allí al Gobierno a través de huelgas y paros[3], mientras en el Congreso, parlamentarios de dicho partido aprobaban una serie de medidas, como el aumento del salario de los trabajadores —incluyendo a las planas menores de las Fuerzas Armadas—[4], así como la Ley de Amnistía[5] en favor de los presos políticos, la que Bustamante firmó. Paradójicamente, entre los amnistiados figuraban aquellos que participarían en la insurrección del 3 de octubre de 1948.[6]

La coyuntura en los dos primeros años de Bustamante se agudizaba entre huelgas, carestía de productos de primera necesidad y largas colas en los estanquillos para su adquisición, agravándose con el asesinato del director del diario *La Prensa*, lo que provocó que se acusara a Víctor Raúl Haya de la Torre y a su partido como los causantes del caos.[7] La militarización del gabinete a inicios de 1948 buscó detener estos problemas, pero el APRA percibió este hecho como el retorno de las persecuciones, embarcándose en una empresa revolucionaria.

Al respecto, Haya mantenía reuniones con militares, sobre todo con los que pertenecían a las jerarquías inferiores y que simpatizaban con el APRA, a quienes les prometían solucionar sus problemas a través de los parlamentarios apristas en el Congreso; ofrecimientos que no prosperaron, debido a la oposición de militares que se desempeñaban como legisladores.[8] Esto se debía a la desconfianza que producía el APRA entre los mandos castrenses, a raíz de hechos sangrientos como el motín de marineros en el Callao y un posterior levantamiento popular en Trujillo, ocurridos en la primera mitad de 1932.[9] Estos sucesos significaron una amenaza para las FF. AA.[10], aunque no faltaron casos en que oficiales de alta graduación se entrevistaron con dirigentes apristas, e inclusive con el mismo Haya, a pesar de que oficialmente las FF. AA. —en especial el Ejército— mantenían una postura antiaprista.[11]

Este sutil acercamiento hacia el APRA también se dio con algunos miembros de la Armada; se inició tras el fusilamiento de ocho marineros en mayo de 1932, en el Callao, fortaleciéndose con el traslado de dichos cadáveres gestionado por dirigentes apristas, desde sus tumbas en la isla San Lorenzo hacia el Cementerio Central de Lima. La ceremonia —realizada en agosto de 1945— fue aprovechada por el APRA para calificar a los fallecidos como "mártires" de la



Lugares donde se desarrolló la Insurrección el 3 de octubre 1948. Fuente: Caretas, No 1536, p.79

causa aprista, manifestando públicamente que el APRA había recibido apoyo de la marinería en sus actividades revolucionarias.[12] Los ataúdes partieron de la Casa del Pueblo, ubicada por entonces en el jirón Chota, en el Cercado de Lima, rumbo al cementerio, en cuyo trayecto participaron contingentes de suboficiales y marinería correctamente uniformados, quienes se mezclaban con centenares de militantes apristas que acompañaron el cortejo fúnebre.[13] Esta ceremonia resultó ofensiva y provocadora ante los mandos militares, y en especial para la Marina, porque amenazaba con generar divisiones entre los subordinados y sus superiores por cuestiones políticas. Según los dirigentes apristas, dicha fuerza militar comulgaba con la prédica de dicho partido.[14]

Llama la atención cómo intereses políticos lograron influenciar en sectores de la sociedad a las que se les considera apolíticas, como es el sector militar.[15] Esto fue posible porque se detectó entre sus filas a individuos sensibles a la realidad y propensos a desobedecer a sus superiores.[16] Sobre lo último,

las carencias económicas que afrontaban a diario los familiares de los uniformados, fueron aprovechadas políticamente para quebrar la subordinación[17], añadiendo promesas que aseguraban un mejor futuro económico para ellos y sus familias, acceso a viviendas, becas de estudio para sus hijos y el ascenso de suboficiales a oficiales o de tropa a suboficiales; todo a cambio de que participaran y lograran la "revolución"[18]. Tales propuestas llevaron a no muy pocos a participar en el movimiento.


LA PRENSA

DIARIO INDEPENDIENTE DE LA MARINA

...CASO AYER EN EL CALLAO UNA SUBLEVACION APRIS...

...ades de la Escuadra en manos de rebeldes bombardearon el Puerto

...REBELION CARECIO DE RESPALDO POPULAR

...NUMEROSOS MUERTOS Y HERIDOS

EL ATAQUE CONTRA EL REAL FELIPE

TAMBIEN FRACASO EN L... UN INTENTO REVOLUCIONA...

APRISTAS DEL SECTOR QUINTO PRETENDI... APODERARSE DEL CUARTEL MARISCAL CA...

Diario La Prensa informando sobre los sucesos del 3 de octubre de 1948.

El plan revolucionario se realizó en diferentes puntos de la ciudad, intentando los conspiradores mantenerlo en secreto; sin embargo, varios generales ya tenían conocimiento del mismo y no dudaron en decírselo a Haya de la Torre.[19] Los revolucionarios[20] intentaron dar el golpe en febrero de 1948, pero este falló.[21] Le sobrevino otro similar, por parte de la Derecha, dirigido en julio por Alfonso Llosa, en coordinación con el Gral. Manuel A. Odría, sin resultados positivos.[22] Ambos hechos sucedían en un contexto político donde el Congreso permanecía en receso por el boicot derechista, un gabinete militar que presionaba para que se declarase ilegal al APRA ante un debilitado Bustamante, que ya había perdido el respeto no solo de su antiguo aliado político —el APRA—, sino también de sus propios ministros, al desconocer las reuniones conspirativas entre estos con la oligarquía.[23]

Mientras tanto, el jefe aprista viajaba a los Estados Unidos a fin de presionar al Gobierno peruano a través de los organismos internacionales, señalando el "aparente" incremento de comunistas y buscando también retomar las relaciones con el FBI, entre otras actividades.[24] Este interés por conseguir el apoyo norteamericano se debía a la política exterior impulsada por Washington, que buscaba bloquear la influencia soviética en el continente.[25] Paradójicamente, Estados Unidos terminaría luego exponiendo la conexión entre el APRA con la insurrección del 3 de octubre.

Buscando imitar la sublevación de la escuadra chilena de Talcahuano y Coquimbo en 1931[26], y el *Bogotazo*[27] de abril de 1948, los comprometidos creyeron que el contexto peruano de ese momento era el indicado para llevar a cabo la "revolución". Así, la madrugada del 3 de octubre, el Comando de Defensa Aprista intentó nuevamente dar un golpe similar al de febrero de ese mismo año, pero mejor organizado; sin embargo, este no resultó lo suficientemente fuerte. Causó un profundo impacto entre las FF. AA., especialmente en la Marina, pero al final, situaciones no previstas y el contraataque del Gobierno, terminarían por doblegar a los insurrectos. Fracasada esta, la Armada peruana analizaría los sucesos, comparándolos con lo ocurrido en Chile.[28]

Toma de unidades y dependencias navales: inicio de la insurrección.

Los relojes se aprestaban a marcar las 02:00 de la mañana del domingo 3 de octubre, y mientras la mayoría de la población dormía, civiles y militares impulsados por sus ideales políticos se desplazaban entre calles y compartimientos, a fin de dar inicio al movimiento que para ellos significaba "defender la Constitución" y el sistema democrático, evitar que la oligarquía retome el poder y así retorne la persecución contra el APRA.[29] Debían adelantarse y dar el golpe antes que los otros. Lo que aspiraba a ser una revolución, terminó siendo solo una insurrección.

La toma de los principales buques de la Armada, surtos en el Callao, conmocionó a los mandos y oficiales de la Institución, ya que algunos de estos fueron luego dirigidos por suboficiales, rompiéndose así la jerarquía de mando.[30] Entre los buques capturados por los insurrectos se encontraba el "Almirante Grau", el "Bolognesi", las fragatas "Ferré", "Palacios", "Villar" y otras embarcaciones menores.

Momentos antes de la hora fijada, el Capitán de Fragata Enrique Águila Pardo llegó en una lancha a bordo del crucero "Grau" y fue recibido por el Maestro de Segunda Nicolás del Río Loayza, uno de los suboficiales comprometidos en el movimiento, quien previamente había reducido al oficial de guardia en uno de los compartimentos del buque.[31] Bajo el control del mismo, Águila Pardo se declaró Comandante supremo, asumiendo el mando de la escuadra insurrecta.[32] Los oficiales que se negaron a participar en el movimiento fueron detenidos y puestos bajo la vigilancia de marineros, a órdenes de sus superiores rebeldes.

Estas detenciones se repitieron tanto en buques como en dependencias de tierra capturadas. Conforme pasaban los minutos, la tripulación insurrecta daba vivas al APRA y al jefe del partido, demostrando que el movimiento tenía influencia política.[33]

Inmediatamente el "Grau" lanzó cinco pantallazos luminosos a las 02:00 horas, indicando al resto de rebeldes, tanto en tierra como en el mar, que la "revolución" había comenzado. El personal a bordo alistó las piezas de artillería que serían empleadas contra el Cuartel Dos de Mayo, donde estaba acantonado el Batallón de Infantería N° 39.[34]

"Viajando a Lima pidió que le contara ordenadamente lo acontecido [...]. '¡Se ha sublevado Águila Pardo!' —dijo Víctor Raúl—. Y tras un silencio agregó: '¡Hay que apoyarlo!'. Contó que mientras discutían el Plan A, el Comandante Águila había dicho que iniciaría sus acciones con una descarga de artillería de los cruceros. '¿Qué quiere usted? —objetó Haya—: ¿Despertar a todos antes de tiempo?'. Águila ofreció usar los reflectores para barrer con su luz el cielo de Lima y avisar con los pantallazos que la insurrección estaba en marcha".[35]

A esa misma hora, el Teniente Segundo Juan Manuel Ontaneda, en la fragata "Ferré", participó en el movimiento y delegó el mando del buque al suboficial Diego Miranda Estrada, pasando Ontaneda a la fragata "Palacios", a fin de ayudar al Teniente Primero Víctor Romero Dávila a tomar el control de esta. Una vez reducidos los que se negaron a apoyar a los rebeldes, Romero entregó el mando del BAP "Palacios" al suboficial maestro Nicolás del Río, para luego dirigirse a apoderarse de las seis unidades que conformaban la División de Cazasubmarinos.[36] Posteriormente, Romero emplearía estos últimos contra el BI 39, que no tardó en responder al fuego rebelde. Simultáneamente, Ontaneda y sus hombres prosiguieron a apoderarse del "Villar", en cuyo ínterin resultó herido el Alférez de Fragata Alejandro de la Puente León.[37] Una vez que el "Villar" estuvo bajo el control insurrecto, levó anclas y se dirigió junto con las otras dos fragatas a Chorrillos, conforme al plan.[38]

Simultáneamente, la tripulación del BAP "Bolognesi", que estaba en reparaciones en el Arsenal Naval, procedió a armarse a órdenes de Domingo Castañón Rivera, quien tomó juramento al personal, indicándole que solo se abriría fuego bajo su orden.[39] A este buque también fueron enviados, por órdenes del Comandante Mosto, los oficiales que fueron apresados en el Arsenal.[40] Sin embargo, tres submarinos Clase "R" que permanecían en la poza del Arsenal, no se plegaron al movimiento y zarparon hacia alta mar, después de engañar

las comunicaciones de los rebeldes.[41] Estas unidades contribuirían luego a que la escuadra insurrecta deponga su actitud.


RINDIOSE LA ESCUADRA REBELDE
SE DIRIGIO AL CALLAO EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
SE RUMOREA QUE HA MUERTO UNO DE LOS JEFES DE LA REVUELTA, EL COMANDANTE DEL AGUILA PARDO
LA CRONICA
EDICION DE LA TARDE

Diario La Cronica informando sobre los sucesos del 3 de octubre de 1948.

"[...] cuando estábamos camino al Arsenal había disparos y este Meza se asusta y da vuelta y dice: '¡Nos pueden hundir!' Y yo le digo que retome su camino rumbo al Arsenal; pase lo que pase, tengo que cumplir la orden que he recibido. '¡No!' Me dice, así que lo encañoné y ordené a un marinero que se encargue del timón de la barcaza y nos fuimos al Arsenal".[42]

Conforme al plan, los marinos insurrectos habían cumplido con su palabra en favor de la "revolución". Durante la planificación del movimiento, acordaron iniciarlo la madrugada del domingo 3 de octubre ¿Por qué? Esto obedecía a la necesidad de tener menos personal que pudiera ser hostil en los primeros minutos de iniciado el movimiento. Al tener mayor presencia el personal rebelde, estos aseguraban la captura inmediata de los objetivos.[43] Para esto, los comprometidos buscaron coincidir sus horas de guardia o servicio aquel día.

Águila Pardo ordenaba abrir fuego contra el BI 39, sin saber que para entonces la dirigencia aprista ya tenía conocimiento de las acciones en el Callao y de los diferentes puntos de la capital, enviando enlaces con las contraórdenes, a fin de no verse involucrado en los hechos.[44] De esta manera, desactivaron la captura de la Base Aérea de Las Palmas, dispersaron a los que pretendían tomar la División Blindada del Rímac, desmovilizaron a los defensistas que aguardaban en diversos lugares y dieron aviso a las autoridades.[45] A pesar de las "contraórdenes", estas no llegaron a todos los involucrados, llevando a no muy pocos a lanzarse a la lucha en el Callao. Paralelamente, Ontaneda se dirigía con las fragatas a atacar el cuartel de Miraflores y la Escuela Militar de Chorrillos, en cuyas acciones debían apoyarlo aviones "comprometidos" de Las Palmas; pero ello se frustró al notar que, contrariamente a lo planeado, una escuadrilla de cazas apareció y disparó contra los navíos. Frente a esto, los rebeldes cancelaron el bombardeo y retornaron al Callao.[46]

En las primeras horas de aquella madrugada, los insurrectos en el Callao habían alcanzado los objetivos conforme al plan, teniendo solo en contra la resistencia de los soldados del BI 39, a pesar del cañoneo contra estos desde el mar y el acoso rebelde desde el Real Felipe[47], donde se apostaron defensistas apristas y marineros, en colaboración con personal de la Aviación comprometido.[48] La 27º Comandancia Policial del puerto corría la misma suerte[49]; sin embargo, esta situación cambió al amanecer, cuando los rebeldes entraron en un combate abierto e intenso contra las tropas leales al Gobierno venidas desde Lima. Fuerzas militares de un mismo país terminaron enfrentándose como consecuencia de una pugna política.

El control de los insurrectos en tierra

Si bien en el mar la escuadra actuaba conforme al plan revolucionario, en tierra los resultados distaban mucho de lo esperado. Aquí, el personal insurrecto, al mando del Comandante AP José Mosto y Mosto, tomó el control de Defensa de Costas y el Arsenal Naval, sitiando a la Base de Submarinos, que no se plegó al movimiento.[50] Mosto envió marinería a la zona del Obelisco, para contactarse con el Crnel. EP (r) César Pardo, quien debía encabezar el avance rebelde sobre la capital[51] —cosa que no cumplió—, así como al Real Felipe, para doblegar al BI 39, que resistía el asedio rebelde. A fin de reconocerse, apristas y personal insurrecto se colocaron un brazalete blanco en uno de los brazos, que llevaba inscrita la letra "C".[52]

> "...se dirigieron todos corriendo al castillo y se pusieron a órdenes de un suboficial de Aviación, indicándole a toda la gente que subieran al torreón, donde se encontraban más o menos setenta civiles apristas, que portaban pañuelos blancos"

Los rebeldes tomaron todas las medidas defensivas al interior del Arsenal, ya que desde allí lograrían horas después repeler los ataques de la Policía y del Ejército, cuyos primeros intentos en ingresar por la fuerza al lugar no tuvieron éxito.[53] Luego del primer disparo del "Grau", el suboficial Héctor Tirado, junto con otros suboficiales y marineros, tomó la Escuela Naval, deteniendo y

encerrando a los oficiales en el interior del cinema.[54] Similar situación ocurrió en el complejo naval de la isla San Lorenzo, a cargo de los suboficiales Narcizo Núñez Nuñuvero, Pedro Estrella, Manuel Abad y Mario Tantaleán.[55] Allí llegaría el Teniente Primero Víctor Romero Dávila, secundado por marineros, para delegar funciones al suboficial Núñez, cuya misión principal fue proveer de armamento, munición y personal cuando los buques o el arsenal lo requerían.[56]

Junto con las dependencias navales, el Real Felipe sería también empleado por los insurrectos y *defensistas* apristas; allí se albergó aproximadamente a medio millar de hombres, quienes fueron dirigidos por Carlos Collantes[57]: "[...] se dirigieron todos corriendo al castillo y se pusieron a órdenes de un suboficial de Aviación, indicándole a toda la gente que subieran al torreón, donde se encontraban más o menos setenta civiles apristas, que portaban pañuelos blancos".[58] Esta fortaleza, junto con las dependencias navales, terminaría convirtiéndose en punto de resistencia cuando las tropas leales al Gobierno iniciaron la represión de los insurrectos.

Develamiento y consecuencias de la insurrección

Enterado de lo que sucedía en el Callao, el presidente Bustamante adoptaría una serie de medidas.[59] Así, la Policía comenzó a detener defensistas agrupados en diferentes puntos de la capital, como ocurrió en los alrededores del Batallón de Tanques en el Rímac y los que aguardaban en las primeras cuadras de la Av. Argentina, vía que conecta con el Callao.[60] En las primeras horas de la mañana se movilizó una compañía de tanques y soldados de Infantería y Artillería, cuya misión era doblegar a los insurrectos, prestar apoyo al BI 39 y bloquear el avance rebelde en las vías que unían el puerto con la capital. El Batallón de Asalto de la Policía colaboraría con estos, a los que posteriormente se sumó la Aviación.

Ya en el Callao, las fuerzas leales tomaron posiciones para iniciar el develamiento de los insurrectos. Una parte de estos atacó el Arsenal Naval, mientras que otro el Real Felipe, para luego proseguir con la Escuela Naval. En la plaza Grau, una sección de tanques respondía el fuego de las embarcaciones rebeldes, que intentaban desembarcar personal insurrecto en el viejo muelle de guerra.[61] Los tanques que intentaron reprimir a los rebeldes en el Arsenal, no fueron ajenos a verse afectados por la fiera resistencia de los insurrectos, quienes lograron dejar inoperativos algunos de estos.[62] "[...] pero hemos peleado duro y le hemos sacado la mugre. Nos tumbamos a dos

tanques. Fuimos a verlos y las paredes del tanque estaban llenas de sangre. Los que estaban adentro murieron todos, porque utilizamos el cañón antiaéreo"[63]. Ante tal respuesta, las tropas leales fueron reforzadas y contraatacaron poco después, logrando finalmente ingresar al lugar.

Mosto y el personal que lo secundaba fueron conminados a rendirse; pero este, en una actitud desafiante, se negó a acatar la advertencia mientras no recibiera las órdenes de Águila Pardo.

> "Hizo un vuelo como observador, en el avión del Teniente Comandante Escribens Correa, quien lo piloteaba [...]; que efectuó vuelos en todas las direcciones. Su misión fue ametrallar los costados de las naves sublevadas".

"Vienen y le dicen: 'Comandante Mosto, tengo órdenes del Contralmirante de que Ud. se rinda. Si no se rinde, procedemos'. Mosto le responde: '¡Nosotros no nos vamos a rendir! ¡Nos vamos a quedar hasta las últimas consecuencias!'. Se puso bravo el hombre, porque para esto ya había distribuido como a 300 marineros en el platanal [...]. Los parlamentarios se fueron inmediatamente. Estos dieron la vuelta con su *jeep* y no faltó un marinero de por allí y hace dos disparos al *jeep*; y ante esto salieron a toda velocidad [...]"[64].

Aproximadamente a las 15:00 horas del 3 de octubre, José Mosto decidió rendirse ante los oficiales retenidos en el BAP "Bolognesi".[65] Sin embargo, su rendición no fue obedecida por todo el personal rebelde, pues varios de ellos continuaron combatiendo hasta caer la noche.[66] En medio de la oscuridad, los insurrectos se replegaron cruzando el río Rímac, internándose en los matorrales y campos de cultivos vecinos, para horas después retornar al Arsenal, al enterarse de que el movimiento había fracasado, siendo detenidos y trasladados a las diferentes cárceles de la ciudad para afrontar el juicio por rebelión.[67] Sobre la rendición de Mosto, existen dos versiones. Según su propia manifestación durante el juicio, este, al sintonizar las radioemisoras de la ciudad, escuchó que se trasmitía la carrera de caballos, haciéndole ello comprender que la ansiada revolución no se había generalizado. La otra versión señala que recibió la orden directa de la dirigencia aprista para detener la lucha, indicándosele que Águila Pardo le había engañado.[68]

El enfrentamiento en el Real Felipe resultó el más cruento que debieron lidiar los insurrectos y las fuerzas leales al régimen. Los tanques se apostaron en

sus alrededores; sus primeros intentos por recapturar la fortaleza no fueron fáciles, debido al hostigamiento que realizaba un grupo de insurrectos apostados en un colegio vecino al castillo, los que debieron ser repelidos para que no continuaran causando bajas entre los leales. "Salieron del Arsenal Naval, y conducidos a la calle Colón del Callao, a un taller de sastrería adyacente al colegio maristas [...], se ubicaron en los techos, donde se cambiaron disparos de fusil [...] que ayudaban tres civiles armados [...]"[69]. Durante el enfrentamiento, varios civiles armados fueron abatidos en los alrededores de la fortaleza, al intentar reorganizarse.[70] Los cadáveres quedaron en el pavimento, en medio del enfrentamiento.[71]

Alrededor de las 16:30 horas, las tropas leales pudieron ingresar a la fortaleza, atrapando a aproximadamente 300 insurrectos, entre marineros, avioneros y civiles, del casi medio millar que la había ocupado. Varios escaparon trepando los muros, entre ellos el aprista Collantes. Los últimos piquetes rebeldes en el interior terminaron siendo doblegados en horas de la noche.[72] "[...] A las tres o cuatro de la tarde es que entraron los soldados y los hicieron salir inmediatamente con los brazos en alto".[73]

Mientras tanto, en la Escuela Naval los rebeldes lograron resistir solo por unas horas más, deponiendo su actitud ante los cadetes, quienes de inmediato liberaron a los oficiales que permanecían retenidos, luego de recibir una serie de mensajes que crearon confusión entre los insurrectos.[74] Por otra parte, el Escuadrón de Caza N°12 recibió la orden de atacar a los navíos que permanecían en el Callao y a los que se dirigían a Chorrillos. Dichos aviones partieron desde Talara rumbo a Lima[75], mientras que las aeronaves de Las Palmas se limitaban a realizar vuelos de reconocimiento, pudiendo los pilotos apreciar las primeras reacciones de la tripulación de los buques, quienes agitaban sus brazos en ademán de saludo, creyendo que la escuadra que sobrevolaba era la dirigida por el Comandante CAP Conterno, quien había prometido el apoyo aéreo al movimiento.[76] Sin embargo, la posterior actuación de los aviones les hizo comprender que el movimiento revolucionario no se había generalizado.[77] De esta manera, la Aviación se sumaba a la represión. "Hizo un vuelo como observador, en el avión del Teniente Comandante Escribens Correa, quien lo piloteaba [...]; que efectuó vuelos en todas las direcciones. Su misión fue ametrallar los costados de las naves sublevadas"[78].

La noticia de la rendición del Arsenal Naval llegó a bordo del BAP "Grau" poco antes de caer la noche del día 3, junto con un mensaje enviado por el Estado Mayor General de Marina, ordenando la rendición incondicional de los

insurrectos, generando así la protesta de la tripulación contra los cabecillas del movimiento. Entre los reclamos se oía la intención de volar los pañoles de pólvora y victimar a los oficiales que permanecían retenidos en el interior del buque. Ante esta situación, Águila Pardo aceptó el fracaso de las acciones rebeldes ante los oficiales retenidos, descartando huir a Chile a bordo de una de las fragatas, cursando un mensaje donde anunciaba verificar su rendición el lunes 4 a las 10:00 horas, asumiendo toda la responsabilidad del movimiento.[79]

Llama la atención la mención de un país vecino cuando el movimiento está camino a su disolución: "¿Y por qué huirían a Chile?: Porque ya se había conversado por si acaso se perdía la revolución; ya se habían dado indicaciones y se habían ofrecido estos [...]"[80]. Otro testimonio menciona: "'Nos vamos a rendir, pero pidiendo condiciones', dijo Águila. Si no nos dan las condiciones, nos vamos a Chile en el buque. Entonces ese Dávila, que así se apellidaba, dice: 'Si se van a Chile en la fragata, ¿qué voy a hacer yo por allá? ¡Yo no voy!', dijo, y se puso intransigente"[81].

Así culminaba el domingo 3, con los objetivos de tierra nuevamente bajo el control de las fuerzas leales, que sofocaban los últimos focos de resistencia rebelde, quienes habían entrado en desbande al ver la causa perdida, en tanto que la población no se plegaba al movimiento. En la isla San Lorenzo, en las primeras horas del día lunes 4, el suboficial Núñez no tuvo otra opción que rendirse, junto con el resto de rebeldes, ante el Comandante General de la Defensa de Costas, al conocer las derrotas en el Callao, siendo recluidos en las cárceles de la base.[82]

Poco antes del amanecer del día 4, los jefes del movimiento se reunieron a bordo de la fragata "Palacios" para ultimar los detalles de la rendición. Es bajo esas circunstancias que un grupo de los suboficiales insurrectos tomaron el control del buque y procedieron a desarmar a los líderes del movimiento. Es allí donde ocurre la discusión entre el suboficial Francisco Dávila y Águila Pardo, provocando que sacaran sus armas y se dispararan, produciéndose la muerte del último.[83] En medio del fuego cruzado se encontraba Ontaneda, quien resultó herido, al parecer producto del disparo efectuado por Águila al tratar de defenderse.

"Dávila le dice: 'Mi Comandante Águila, ya no podemos soportar esto, ya nos van a bombardear y nos van a echar a pique y yo quiero que se rinda inmediatamente [...]; por favor, Comandante, ordene inmediatamente la rendición [...]'. Águila se ríe, mueve su mano para agarrar su arma [...]. Dávila se adelanta y le dispara dos tiros [...] y lo tumba, matándolo"[84].

Posteriormente, durante el juicio, Dávila alegó defensa propia, aunque existe la sospecha de que este actuó cumpliendo una orden directa de la dirigencia partidaria de eliminar a Águila y evitar que este comprometiera a sus líderes.[85] Luego de la muerte de Águila Pardo, se procedió a la liberación de los oficiales que permanecían retenidos en el buque. A esto se sumaría la acusación del Mayor EP Víctor Villanueva contra la dirigencia aprista, señalándola como causante del fracaso del movimiento, debido a las "contraórdenes" dadas por el APRA.[86]

A pesar de la organización y las previsiones de los conspiradores, el fracaso del movimiento se debió también a la existencia de personal de Inteligencia que monitoreaba e informaba las acciones realizadas por militantes y militares simpatizantes del APRA.[87] Al irse confirmando el fracaso de lo que aspiraba a ser una revolución, algunos militantes del APRA intentaron ocultar o destruir documentación que comprometía al partido con la organización del movimiento.[88]

Consecuencias militares y políticas

Por el lado militar, la insurrección ocurrida en el Callao terminó impactando profundamente en el resto de las FF. AA. Más de ochocientos de los cinco mil miembros que conformaban la Armada peruana tuvieron que afrontar el proceso judicial en el Tribunal Naval. Meses después, oficiales, e inclusive cadetes, culpaban a la superioridad naval por lo ocurrido ese día, provocando que el Comandante General de la Escuadra, el Jefe del Estado Mayor de Marina y el Director de la Escuela Naval, solicitaran su pase a retiro, siendo reemplazados por oficiales norteamericanos.[89] Los fallecidos, producto del suceso, sumaron sesenta, entre soldados, marinos y policías, mientras que los civiles eran ciento setentaicinco.[90]

El malestar entre la oficialidad naval tras el 3 de octubre, se reflejó también en artículos[91] escritos por algunos de ellos, y que fueron publicados en la Revista de la Institución[92]. Este hecho terminó por convencer de que el APRA era la mayor amenaza para la disciplina y unidad de las FF. AA., y, en consecuencia, que dicho partido debía ser tratado con más rigor que el empleado por Bustamante. Esta percepción fortaleció al bando liderado por Odría, que canalizó el descontento de los militares, deponiendo a Bustamante sin mayores obstáculos semanas después.[93]

Todos los que participaron en la insurrección fueron sometidos a proceso judicial, que se inició dos días después de ocurridos los hechos y se prolongó hasta enero de 1950. Para entonces, el número de procesados había ido disminuyendo, hasta llegar a 248 marinos y 50 civiles denunciados. Entre los sentenciados, se declaró culpable por el asesinato de un oficial superior al suboficial Domingo Castañón Rivera, siendo el único al que se condenó a la pena de muerte, la cual no llegó a hacerse efectiva.[94] Asimismo, se dictó cadena perpetua al marinero Ricardo Olaya Mogollón y al suboficial Francisco Dávila Manrique. Otras sentencias fluctuaron entre uno y catorce años de prisión. Estas no llegaron a cumplirse, debido a la amnistía promulgada en 1956 por Manuel Prado Ugarteche, luego de negociaciones entre este —cuando candidateaba por segunda vez a la presidencia de la República— y dirigentes, a cambio del voto aprista. Al Comandante José Mosto se le condenó a 14 años de reclusión; sin embargo, fue beneficiado por la amnistía dada por Prado.[95]

A nivel político, Bustamante expidió el 4 de octubre un decreto que declaraba a la Alianza Popular Revolucionaria Americana, o Partido del Pueblo, fuera de la ley, argumentando que sus actividades habían sido contrarias a las estructuras democráticas del país, a la seguridad interna y al orden público, cancelándole así cualquier forma de actividad y sometiendo a todos sus dirigentes a la justicia, como causantes de los hechos del 3 de octubre.[96] De esta manera, la Policía intervino todos los locales del APRA e incautó la documentación al interior de estos y en el domicilio de Haya de la Torre, en Chosica. Entre estos figuraba la carta enviada por Águila a Haya en abril de 1948, donde refería la preparación de un movimiento, entre otros manuscritos que agravaron la situación del APRA. Ante tales evidencias, Haya manifestaría "que no dio importancia a las sugerencias de Águila y no contestó la misma"[97]. No obstante, varios dirigentes buscaron asilo político, incluyendo al mismo jefe aprista, quien se refugió en la Embajada colombiana en enero de 1949.[98]

A pesar de los intentos por capturar a Haya, ya bajo el régimen de Odría, el Gobierno peruano llegó a un acuerdo con su par colombiano para que se permitiera el ingreso de dos integrantes del Tribunal Naval y tomaran la instructiva al jefe aprista, que se realizó el 5 de abril de 1954. Aquel día Haya rechazaría las acusaciones, pero una de sus declaraciones resultó comprometedora, al referirse a su encuentro con Águila Pardo en Nueva York, en enero de 1948, durante una fiesta social, y posteriormente en Lima.[99]

Sobre lo anterior, una de las agencias de Inteligencia de los EE. UU. había vigilado la permanencia del jefe aprista en ese país y a las amistades que había

entablado en los primeros meses de 1948. Dicho órgano entregó en agosto de 1949 un documento detallando tales movimientos al Gobierno peruano, siendo remitido al Tribunal Naval[100]. Este documento desarmó la versión de dicho político.

Podemos observar que dicho movimiento intentó provocar una revolución por medio de un golpe militar motivado por un partido político; sin embargo, este fracasó al no participar en ella todos los componentes del mismo ni la población. Ante tal situación, cuando se abstienen o se da solo un apoyo parcial de las FF. AA, es probable que estás no logren a alcanzar el triunfo.[101] La develación de este movimiento civil-militar terminó convirtiéndose para los militares en el equivalente de lo que significó la "revolución" de Trujillo para el APRA. Ambos grupos conmemorarían cada año tales fechas[102], las que culminaron definitivamente durante el régimen del General EP Francisco Morales Bermúdez, al considerarlas prolongadoras del distanciamiento entre los peruanos.

Finalmente, la insurrección del 3 de octubre de 1948 cerró un período iniciado en 1931, cuando el APRA empleó la vía violenta para llegar al poder. El fracaso de este dio paso al período donde dicho partido político buscó llegar al poder a través del voto popular, consiguiéndolo por primera vez en 1985, para asumir la presidencia nuevamente en el año 2006. Repasar este tipo de sucesos nos permitirá comprender mejor los movimientos políticos y la historia de las relaciones entre civiles y militares de nuestro país.

Bibliografía

1. Bustamante, José (1949). *Tres años de lucha por la democracia.* Buenos Aires: Editorial Bartolomé U. Chiesino.
2. Chanduví, Luis (1988). *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé.* Lima: Editorial copias e impresiones.
3. Chandessais, Charles (1961). *La Psicología en las Fuerzas Armadas.* Buenos Aires: Editorial Kapelusz.
4. Fernández Prada, Alberto (1966). *La Aviación en el Perú,* T. II: 1942-1960. Lima: Editorial Universo S.A.
5. Flores, Manuel (2005?). *Memorias de un peruano.* Callao. (Inédito)
6. Hobsbawm, Eric (1978). *Revolucionarios: Ensayos contemporáneos.* Barcelona: Editorial Ariel.
7. Ibarra, Pedro (2005). *Manual de la sociedad civil y movimientos sociales.* Madrid: Editorial Síntesis.
8. Justo, Liborio (1971). *La sublevación de la escuadra.* Santiago: Prensa Latinoamericana S.A.
9. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos.

10. Manrique, Nelson (2009). *Usted fue aprista: Bases para una historia crítica del APRA*. Lima: Fondo editorial PUCP - CLACSO.
11. Merino, Rómulo (?). *Historia policial del Perú en la república*. Lima: Imprenta del Departamento de Prensa y Publicaciones de la Guardia Civil.
12. Napurí, Ricardo (2010). *Pensar en América Latina. Crónicas autobiográficas de un militante revolucionario*. Buenos Aires: Herramienta ediciones.
13. Ontaneda, Juan (1978). *Vivencias Revolucionarias*. Lima.
14. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948*. En: revista *Apuntes*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico.
15. Portocarrero, Gonzalo (1983). *De Bustamante a Odría: El fracaso del Frente Democrático Nacional, 1945 - 1950*. Lima: Editorial Mosca Azul.
16. Soto, Roy (2002). *Víctor Raúl, el hombre del siglo XX*, T. II: 1945 - 1968. Lima: Instituto Víctor Raúl Haya de la Torre.
17. Tamariz, Domingo (1995). *Historia del poder: Elecciones y golpes de Estado en el Perú*. Lima: Jaime Campodónico.
18. Thorndike, Guillermo y Villanueva, Armando (2004). *La Gran Persecución*. Lima: Editorial EPENSA.
19. Toche, Eduardo (2008). *Guerra y democracia. Los militares peruanos en la construcción nacional*. Lima: CLACSO - DESCO.
20. Villanueva, Víctor (1973). *La sublevación aprista del 48: Tragedia de un pueblo y un partido*. Lima: Editorial Milla Batres.
21. Villanueva, Armando y Macera, Pablo (2011). *Arrogante montonero*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
22. Weiner, Tim (2008). *Legado de cenizas: La historia de la CIA*. Buenos Aires: Editorial Debate S.A.

HEMEROGRAFÍA

1. Lévano, César (1998). "Yo tomé los buques grandes". En: *Caretas*, N° 1536, p. 78.
2. Revista de Marina. Set-Oct de 1948. Año 33, N° 5, vol. 195, p. 527
3. Revista de Marina. Enero-Febrero de 1949. Año 34, Vol. N° 147, p. 2
4. Revista de Marina. Julio-Agosto de 1949. Año 34, Vol. N° 200, p. 398
5. Tamariz, Domingo. "50 años del cuartelazo de Arequipa". En: *Caretas* N° 1539. Lima, 22 de octubre de 1998, p. 74

WEBGRAFÍA

Aguirre, Carlos (1991). *"Mis recuerdos de la escuadra en 1931"*. En: www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre. Revisado el 10 de febrero de 2012.

"El Bogotazo: El fin de un sueño". History Channel, abril de 2008. www.youtube.com/elbogotazo

FUENTES AUDIOVISUALES

Documental *"Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre. 76 años del Partido Aprista"*. Centro de documentación audiovisual. Dirección: Abel Ortiz. Producción: Henry Outten.

ENTREVISTAS

1. Entrevista al Capitán de Fragata AP (r) Jorge Ortiz S. Lima, 9 de junio de 2007.
2. Entrevista a Hortensio Lévano. Callao, 9 de julio de 2007.
3. Entrevista a Juan Manuel Ontaneda M. Lima, 30 junio de 2007.
4. Entrevista a Antonio Ponce F. Callao, 17 de enero de 2010.
5. Entrevista al ex suboficial AP Manuel Flores G. Callao, 9 de mayo de 2010.
6. Entrevista al ex suboficial AP Víctor De la Torre C. Callao, 12 junio de 2010.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico de Marina (AHM)

1. EExp. 1, fols. 5-6. Informe 100-3: Del Comandante del Arsenal del Callao, Capitán de Navío Félix Vargas Prada, al Inspector General del Ejército. Callao, 15 de octubre de 1948. AHM.
2. Exp.1, fol. 5. Oficio del Capitán de Corbeta Fernando Rojas, Jefe de Servicio del Arsenal, al Comandante del Arsenal. Callao, 6 de octubre de 1948. AHM.
3. Exp. 2, fol. 22 Declaración del detenido Capitán de Fragata José Mosto y Mosto. 5 de octubre de 1948. AHM.
4. Exp. 2, fol. 230. Instructiva al Cabo 2do. electricista Máximo Zenosain Caballero. Pertenece a la dotación de Escuelas Técnicas Armadas. Lima, 16 de octubre de 1948. AHM.
5. Exp. 3, fol. 742. Declaración del Mar. 1er. Artillero Antolín Palomino Farías. Lima, 11 de noviembre de 1948. AHM.
6. Exp. 13, fol. 18 al 21.Declaración del Alférez de Fragata Alejandro de la Puente. Pertenece a la dotación del BAP "Villar". Bellavista, 6 de octubre de 1948. AHM.
7. Exp. 13, fol. 379. Instructiva al SOA Jorge (Jena) Flores. AHM.
8. Exp. 14, fols. 350-351. Carta dirigida al embajador peruano en Washington DC, Fernando Breckemeyer. De H.J. Ansilinger, Comisionado de Narcóticos del Departamento del Tesoro. 30 de agosto de 1949. AHM.
9. Exp.15, fol. 85. Instructiva al Mar. 2da. Manuel Rebaza Carpio; pertenece al BAP "Bolognesi". Lima 6 de octubre de 1948. AHM.
10. Exp. 23, fol. 752. Declaración del Teniente EP Luis Rosales Gamarra. Lima, 13 de noviembre de 1948. Pertenece al Cuartel Dos de Mayo. AHM.
11. Exp. 24, fol. 116. Declaración del SOA Teófilo Ortega Vásquez, perteneciente a la dotación del BAP "Grau". Lima, 19 de octubre de 1948. AHM.
12. Exp. 35, fol. 153. Carta manuscrita al Ministro de Gobierno y Policía. 26 de enero de 1948. AHM
13. Exp. 35, fol. 358. Manifestación del Alférez de Aeronáutica Enrique del Busto Risco, piloto del Escuadrón de Ataque. Lima, 25 de abril de 1949. AHM.
14. Exp. 38, fol. 67. Instructiva al detenido Crnel. CAP José Estremadoyro Navarro. Lima, 10 de diciembre de 1948. AHM.
15. Exp. 39, fol. 140. Instructiva al SO3 Maq. Carlos Flores Flores. Pertenece a la dotación del BAP "Bolognesi". Lima, 6 de octubre de 1948. AHM.
16. Exp. 62. fol. 8. Diligencia de instructiva a Víctor Raúl Haya de la Torre. Lima, 5 de abril de 1954. AHM.

Instituto Riva Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú (IRA)

1. JLBR-D-1206. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, 13 de octubre de 1948, p. 18.
2. JLBR–D–1207. Memorándum del Inspector General de Marina, Contralmirante Enrique A. Labarthe, al Ministro de Marina. Lima, 21 de octubre de 1948.

Notas

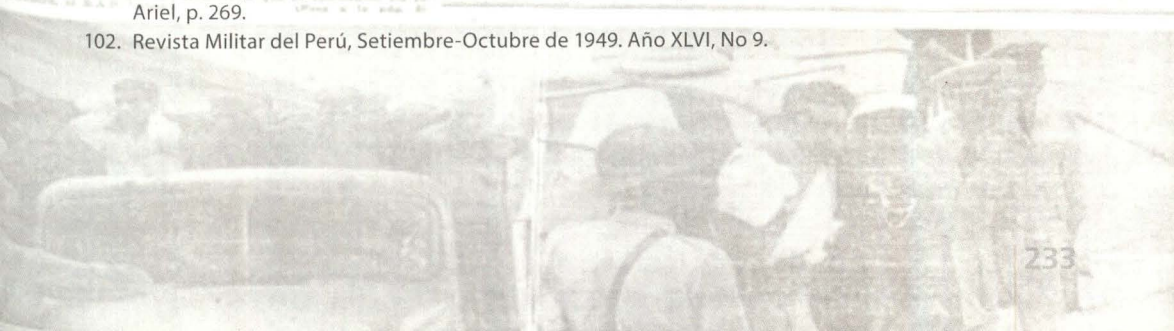
1. José Luis Bustamante y Rivero llegó a la presidencia del Perú en 1945 como candidato del Frente Democrático Nacional (FDN), conformado por varias agrupaciones políticas, siendo el Partido Aprista Peruano su principal aliado y sostén electoral. Para dichos comicios, el APRA había logrado volver a la legalidad, luego de más de una década de persecución. Caracterizó a Bustamante el tratar de desarrollar un "Régimen de la juridicidad". El FDN obtuvo cerca de 300.000 votos, mientras que su oponente más cercano, Eloy Ureta, 150.000. En: Portocarrero, Gonzalo (1983). *De Bustamante a Odría: El fracaso del Frente Democrático Nacional, 1945-1950.* Lima: Editorial Mosca Azul, p. 68. También véase: Vargas Llosa, Mario (1993). *El pez en el agua.* Barcelona: Seix Barral S.A., p. 21.

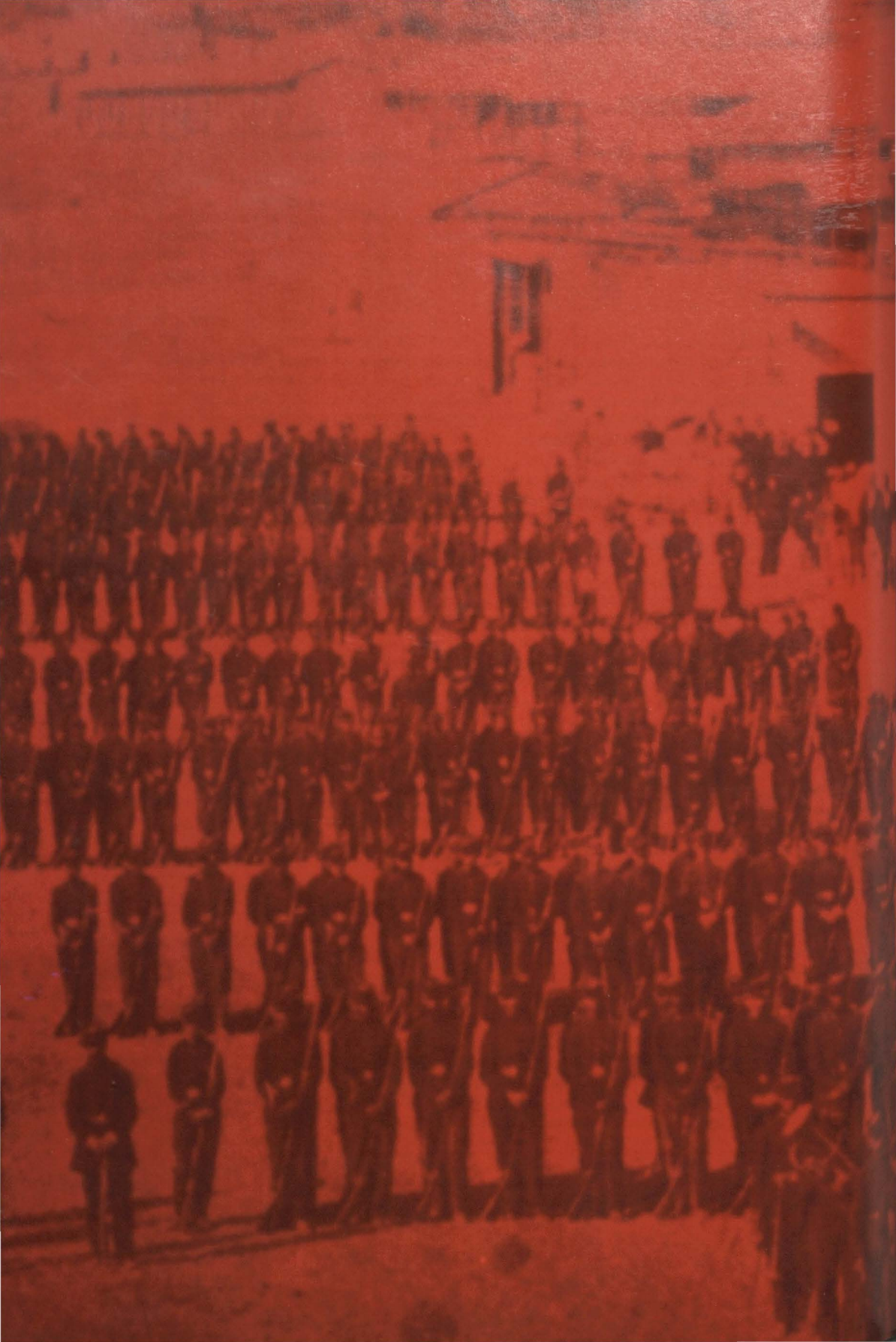
2. Thorndike, Guillermo y Villanueva, Armando (2004). *La Gran Persecución.* Lima: Editorial EPENSA S.A., pp. 284-285.
3. Cotler, Julio (1992). *Clases, Estado y Nación en el Perú.* Lima: IEP, 6ta. Ed., p 267.
4. Soto, Roy (2002). *Víctor Raúl, el hombre del siglo XX.* T. II: 1945 - 1968. Lima: Instituto Víctor Raúl Haya de la Torre, p. 451.
5. Entre los beneficiados estuvo el Cmdte. CAP José Estremadoyro, quien purgaba condena por participar en fallidos golpes militares y por asesinar a un policía. Al ser amnistiado, volvió al servicio activo con el grado de Coronel de Aviación. En: Exp. 38, fol. 67. Instructiva al detenido Crnel. CAP José Estremadoyro Navarro. Lima, 10 de diciembre de 1948. Archivo Histórico de Marina (AHM). Otro caso fue el del Cmdte. AP José Mosto, véase: Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones navales en el Callao.*
6. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 136.
7. Tamariz, Domingo (1995). *Historia del poder: Elecciones y golpes de Estado en el Perú.* Lima: Jaime Campodónico, p. 281.
8. Villanueva, Víctor (1973). *La sublevación aprista del 48: Tragedia de un pueblo y un partido.* Lima: Editorial Milla Batres, p. 30.
9. Manrique, Nelson (2009). *Usted fue aprista: Bases para una historia crítica del APRA.* Lima: Fondo editorial PUCP - CLACSO, pp. 99-100.
10. Toche, Eduardo (2008). *Guerra y democracia. Los militares peruanos en la construcción nacional.* Lima: CLACSO - DESCO, p. 95.
11. Manrique, Nelson (2009). *Usted fue aprista: Bases para una historia crítica del APRA.* Lima: Fondo editorial PUCP - CLACSO, pp. 99-102.
12. Documental *"Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre, 76 años del Partido Aprista".* Centro de documentaciones audiovisuales. Lima: Dirección Abel Ortiz, producción Henry Outten.
13. Ibíd.
14. Thorndike, Guillermo y Villanueva, Armando (2004). *La Gran Persecución.* Lima: Editorial EPENSA, pp. 287-288.
15. Ibarra, Pedro (2005). *Manual de la sociedad civil y movimientos sociales.* Madrid: Editorial Síntesis, p. 123.
16. Entrevista al Cap. de Fragata Jorge Ortiz S. Lima, 9 de junio de 2007.
17. Chandessais, Charles (1961). *La Psicología en las Fuerzas Armadas.* Buenos Aires: Editorial Kapelusz, p. 128.
18. Exp. 14, fols. 192-193. Condiciones del movimiento revolucionario, encontrados en el Archivo de Capitanía del Callao, fechado con mes de junio de 1948. AHM.
19. El Gral. EP José del Carmen Marín Arista le manifestaría a Haya que tenían conocimiento de sus planes revolucionarios. Dicho militar le propuso al jefe aprista evitar el derramamiento de sangre a condición de que el APRA apoye el golpe contra Bustamante preparado por generales, que al final no se realizó. En: Villanueva, Víctor (1973). *La sublevación aprista del 48,* pp. 114-115.
20. Comando de Defensa del Partido Aprista Peruano, integrado por militares y militantes apristas, los que se denominaron "defensistas".
21. Villanueva, Víctor (1973). *La sublevación aprista del 48,* pp. 73-90.
22. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 163.
23. Bustamante, José (1949). *Tres años de lucha por la democracia.* Buenos aires: Editorial Bartolomé U. Chiesino, pp. 134-135, 140-141.
24. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 141.

25. Weiner, Tim (2008). *Legado de cenizas: La historia de la CIA*. Buenos Aires: Editorial Debate S.A., p. 567.
26. Aguirre, Carlos (1991). *Mis recuerdos de la escuadra en 1931*. En: *www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf*. Revisado el 10 de febrero de 2012.
27. *"El Bogotazo: El fin de un sueño"*. History Channel, abril de 2008. También en: www.youtube.com/elbogotazo
28. 1374-JLBR-1207. Memorándum del Contralmirante Enrique A. Labarthe, Inspector General de la Marina, para el Ministro de Marina. Lima, 21 de octubre de 1948, p. 2. IRA.
29. Exp. 3, fol. 764. Declaración del suboficial Lizardo Vásquez Saboya. Lima, 14 de noviembre de 1948. AHM.
30. Exp.1, fol. 5. Oficio del Capitán de Corbeta Fernando Rojas, Jefe de Servicio del Arsenal al Comandante del Arsenal. Callao, 6 octubre de 1948. AHM.
31. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948*. En: revista *Apuntes*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 88.
32. JLBR-D-1206. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de la Marina. Lima, 13 de octubre de 1948. IRA.
33. Exp. 13, fol. 379. Instructiva al SOA Jorge (Jena) Flores. AHM.
34. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948*. En: revista *Apuntes*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 88.
35. Thorndike, Guillermo y Villanueva, Armando (2004). *La Gran Persecución*. Lima: Editorial EPENSA S.A., p. 313.
36. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948*. En: revista *Apuntes*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 88.
37. Exp. 13, fol. 18 al 21. Declaración del Alférez de Fragata Alejandro de la Puente. Pertenece a la dotación del BAP "Villar". Bellavista, 6 de octubre de 1948. AHM.
38. JLBR-D-1206. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, 13 de octubre de 1948, p. 10. IRA.
39. Exp. 15, fol. 85. Instructiva al Mar. 2 Manuel Rebaza Carpio, pertenece al BAP "Bolognesi". Lima, 6 de octubre de 1948. AHM.
40. En la captura del "Bolognesi" resultó muerto el Capitán de Corbeta Juan Revoredo Balbuena, al oponerse a los rebeldes. Durante su sepelio, el Capitán de Corbeta Abraham Woll se refirió a los que desencadenaron el movimiento como fuerzas del mal, a los que se debía odiar a muerte. En: *Revista de Marina*. Set-Oct de 1948. Año 33, No 5, vol. 195, p. 527.
41. JLBR-D-1206. Fol. 5 Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, 13 de octubre de 1948, p. 15. IRA.
42. Entrevista al ex suboficial AP Manuel Flores G. Callao, 9 de mayo de 2010.
43. Entrevista al Cap. de Frag. AP Jorge Ortiz S. Lima, 9 de junio de 2007.
44. Al respecto, véase Víctor Villanueva: *"La sublevación aprista del 48. Tragedia de un pueblo y un partido"*, pp. 131- 141.
45. Exp. 26, fol. 43. Manifestación del civil Alfredo Becerra Mezarina. AHM.
46. César Lévano (1998). "Yo tomé los buques grandes". En: *Caretas*, N° 1536, p. 78.
47. El Real Felipe por entonces estaba a cargo del Cuerpo Aeronáutico del Perú-CAP. En: Fernández Prada (1966). *La aviación en el Perú*, p. 157.
48. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 168.
49. Merino, Rómulo (?). *Historia policial del Perú en la república*. Lima: Imprenta del Departamento de Prensa y Publicaciones de la Guardia Civil, p. 322.
50. *"[...] Salimos a la explanada y el Comandante Mosto nos dijo: 'En estos momentos la Marina se levanta porque el Presidente de la República está violando la Constitución y no cumple con la población'"*. Entrevista al ex suboficial AP Víctor de la Torre C. Callao, 12 de junio de 2010.

51. Villanueva, Víctor (1973). *La sublevación aprista del 48,* p. 143
52. Exp. 15, fol. 163. Compareció el Mar. Rosendo Aquijama Anastasio. 6 de octubre de 1948. AHM.
53. Exp. 1, fols. 5-6. Informe 100-3: Del Comandante del Arsenal del Callao, Capitán de Navío Félix Vargas Prada, al Inspector General del Ejército. Callao, 15 de octubre de 1948. AHM.
54. Flores, Manuel (2005?). *Memorias de un peruano.* (Inédito), p. 17.
55. JLBR-D-1206. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, 13 de octubre de 1948. IRA.
56. Ibíd.
57. Soto, Roy (2002). *Víctor Raúl,* el hombre del siglo XX. T. II: 1945-1968. Lima: Instituto Víctor Raúl Haya de la Torre, p. 551.
58. Exp. 39, fol. 140. Instructiva al SO3 Maq. Carlos Flores Flores. Pertenece a la dotación del BAP "Bolognesi". Lima, 6 de octubre de 1948. AHM.
59. Bustamante, José (1949). *Tres años de lucha por la democracia.* Buenos Aires: Editorial Bartolomé U. Chiesino, p. 179.
60. Para mayores detalles, véanse los trabajos de Víctor Villanueva y Luis Chanduví.
61. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 89
62. Exp. 1, fols. 5-6. Informe 100-3: Del Comandante del Arsenal del Callao, Capitán de Navío Félix Vargas Prada, al Inspector General del Ejército. Callao, 15 de octubre de 1948. AHM.
63. Entrevista a Manuel Flores G. Callao, 9 de mayo de 2010
64. Entrevista a Víctor de la Torre C. Callao, 12 junio de 2010.
65. Exp. 13, fol. 683. Declaración del Tte. 1ro. Jorge Ruiz de Castilla. Lima, 17 de octubre de 1948. AHM.
66. Exp. 2, fol. 22. Declaración del detenido Cap. de Frag. José Mosto y Mosto. Lima, 5 de octubre de 1948. AHM.
67. Entrevista a Manuel Flores G. Callao, 9 de mayo de 2010.
68. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 89
69. Exp. 2, fol. 230. Instructiva al Cab. 2 electricista Máximo Zenosain Caballero. Pertenece a la dotación de Escuelas Técnicas Armadas. Lima, 16 de octubre de 1948. AHM.
70. *"Si salían los civiles del Real Felipe con las manos arriba rendidos, igual les disparaban; no respetaban. Si estaban heridos, tirados en la pista, pasaban los tanques por encima y los remataban".* Entrevista a Víctor de la Torre C. Callao, 12 de junio de 2010.
71. Entrevista a Hortensio Lévano. Callao, 9 de julio de 2007.
72. Chanduví, Luis (1988). *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé.* Lima: Editorial copias e impresiones, p. 434.
73. Exp. 24, fol. 116. Declaración del SOA Teófilo Ortega Vásquez, perteneciente a la dotación del BAP "Grau". Lima, 19 de octubre de 1948. AHM.
74. JLBR-D-1206. Fol. 18. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, 13 de octubre de 1948. IRA.
75. Fernández Prada, Alberto (1966). *La Aviación en el Perú.* T. II: 1942-1960. Lima: Editorial Universo S.A., p. 237.
76. Napurí, Ricardo (2010). *Pensar en América Latina. Crónicas autobiográficas de un militante revolucionario.* Buenos Aires: Herramienta ediciones, pp. 119-120.
77. Entrevista a Juan Manuel Ontaneda M. Lima, 30 de junio de 2007.
78. Exp. 35, fol. 358. Manifestación del Alférez de Aeronáutica Enrique del Busto Risco, piloto del Escuadrón de Ataque. Lima, 25 de abril de 1949. AHM.
79. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 90.

80. Entrevista a Víctor de la Torre C. Callao, 12 de junio de 2012.
81. Entrevista a Manuel Flores G. Callao, 9 de mayo de 2010. Sobre la mención de Chile durante el movimiento, debemos tener en cuenta el viaje que hizo Haya entre abril y mayo de 1946 a dicho país para participar del II Congreso Socialista. Entre los personajes chilenos con quien el jefe aprista se reuniría, estaban Arturo Alessandri, Salvador Allende, Marmaduke Grove, entre otros. También visitó la Base Naval de Talcahuano, recorriendo la nave insignia de la Marina chilena, en compañía del Contralmirante Alfredo Hoffmann. La visita tenía como propósito —según la versión aprista— conseguir la devolución del monitor "Huáscar", gestión que se mantuvo hasta el golpe de Odría, en 1948. Merece investigar si en dichas reuniones se trató sobre recibir a los participantes de una futura insurrección en caso de fracasar esta. Véase: Soto, Roy (2002). *Víctor Raúl, el hombre del siglo XX,* p. 495-499.
82. JLBR-D-1206. Informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3 de octubre de 1948. Del Contralmirante Víctor Barrios, Jefe del Estado Mayor de Marina. Lima, de 13 octubre de 1948. IRA.
83. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 90.
84. Entrevista a Víctor de la Torre C. Callao, 12 de junio de 2012.
85. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 90.
86. Entrevista a Juan Manuel Ontaneda Meyer. Lima, 30 de junio de 2007.
87. Exp. 35, fol. 153. Carta manuscrita al Ministro de Gobierno y Policía. 26 de enero de 1948. AHM.
88. Chanduví, Luis (1988). *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé.* Lima: Editorial copias e impresiones, p. 429.
89. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 90.
90. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 171-172.
91. Revista de Marina. Enero-Febrero de 1949. Año 34, Vol. No 147, p. 2.
92. Revista de Marina. Julio-Agosto de 1949. Año 34, Vol. No 200, p. 398.
93. Tamariz, Domingo (1998). "50 años del cuartelazo de Arequipa". En: revista *Caretas,* No 1539, p. 74.
94. Masterson, Daniel (2001). *Fuerzas Armadas y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930 - 2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, p. 189.
95. Ortiz, Jorge (1997). *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948.* En: revista *Apuntes.* Lima: Editorial Universidad del Pacífico, p. 93.
96. Bustamante, José (1949). *Tres años de lucha por la democracia.* Buenos Aires: Editorial Bartolomé U. Chiesino, p. 183.
97. Exp. 62, fol. 10. Diligencia de instructiva a Víctor Raúl Haya de la Torre. Lima, 5 de abril de 1954. AHM.
98. Ibíd., fol. 5.
99. Ibíd., fol. 8
100. Exp. 14, fols. 350-351. Carta dirigida al embajador peruano en Washington DC, Fernando Breckemeyer. De H.J. Ansilinger, Comisionado de Narcóticos del Departamento del Tesoro. 30 de agosto de 1949. AHM.
101. Hobsbawm, Eric (1978). *Revolucionarios: Ensayos contemporáneos.* Barcelona: Editorial Ariel, p. 269.
102. Revista Militar del Perú, Setiembre-Octubre de 1949. Año XLVI, No 9.





Un episodio inédito en la guerra con Chile: la movilización de armas desde europa hacia el Perú (1882-1883)



Licenciado en Historia
JULIO CÉSAR ABANTO CHANI[1]

Entre las distintas acciones del gobierno de Lizardo Montero debe destacarse un hecho que pudo cambiar el destino de la causa peruana en la infausta Guerra con Chile (1879-1883): el traslado de armas desde Europa hacia Arequipa. Ciertamente, este hecho no ha sido abordado ampliamente por la historiografía peruana, por lo que presentaremos la información que aporte a la reconstrucción de este episodio de nuestra historia. ¿Cómo un país quebrado económicamente como el Perú, sin Armada ni Marina Mercante, pudo movilizar una importante cantidad de armamento después de la caída de Lima (1881), escapando del riguroso control chileno e inglés, y logrando constituir una capacidad de fuego superior a la que tuvimos al inicio de la guerra[2] y que pudo poner en jaque los planes de Santiago?

PALABRAS CLAVES

"Gobierno de Lizardo Montero (1881- 1883)", "Guerra con Chile (1879-1883)", "Diplomáticos peruanos (S.XIX)".

Los factores que determinarían el éxito del traslado

Desencadenada la guerra, el Perú trasladaba su armamento vía Panamá. Sin embargo, al caer Lima en 1881 y destruida nuestra escuadra, la ruta de Panamá fue cambiada por el traslado terrestre con acémilas desde Argentina, debido



Francisco Rosa.

al cambio drástico de las condiciones para nuestro país, que presentaba un Estado desarticulado y asfixiado por una abierta anarquía. Desde 1882 se tenía conocimiento, por comunicaciones recibidas de Europa, que el canciller Valcárcel esperaba armas que estaban estacionadas en los puertos de Buenos Aires (Nieto Vélez: 1979-1980, 126). El cargamento consistía en 4.000 rifles Remington y 800.000 cartuchos. También habían llegado a puertos bonaerenses 12 cañones de montaña, con sistema Krupp; seis ametralladoras y todos sus accesorios, remitidos por el ministro Francisco Rosas. La estrategia que diseñaba el gobierno de Montero era trasladar por tierra a lomo de mula las armas provenientes desde puertos europeos.[3]

Tres factores determinarían el éxito de las gestiones de las autoridades peruanas en el traslado de armas: el aspecto político, el factor financiero, la logística y las comunicaciones empleadas. El aspecto político: específicamente cómo nuestro país formularía su estrategia en materia de relaciones internacionales frente a los países en guerra, los países americanos neutrales y las potencias extranjeras. En este caso, los gobiernos europeos pugnaban para que el Perú respondiera los reclamos de los acreedores de la deuda externa. Recordemos que para esos instantes, el Gobierno provisorio, del cual formaba parte Montero, como heredero político de García Calderón, solo era reconocido por Francia, Estados Unidos y Bolivia (Ballón: 2003, 73-162). Por esta razón, la posición del Perú ante Argentina, que había arreglado sus problemas limítrofes con Chile en el asunto de la Patagonia; por lo que el Perú tendría que hilar fino si quería cumplir satisfactoriamente con lo planificado. Para ello sería trascendental la coordinación entre las legaciones peruanas en Bolivia y Argentina (Abanto: 2012, 144-148).

El factor logístico implicaba contactar casas comerciales solventes que respondieran a las exigencias de las expediciones, disponer de las acémilas necesarias para trasladar el valioso cargamento, contratación de arrieros experimentados, uso de pascanas y almacenes —con las seguridades del caso—, pago de aduanas e impuestos aplicados en el curso del viaje, control y supervisión del

traslado, etc. Las rutas que se trazarían estarían basadas en el importante e intenso flujo comercial transandino, que databa desde épocas coloniales e incluía ciudades como Córdoba, Tucumán, Salta (Argentina); Tupiza, Oruro, La Paz (Bolivia); Puno, Cusco, Arequipa, Huancayo (Perú) (Manrique: 1987, 59-64).


Mariano Nicolas Valcarcel.

Finalmente, para proyectar toda actividad y celebrar contratos, se necesitaba contar con el financiamiento respectivo, siendo este un factor muchas veces determinante, pues gran parte del material de guerra no podía ser desembarcado de los puertos argentinos, por no contarse con el dinero suficiente para ser enviado hacia Arequipa, y al quedar desguarnecidas las legaciones peruanas, que no tenían los fondos propios. Como se apreciará, en todo momento Bolivia nos brindó su respaldo y apoyo en todos los niveles, cuando se requería justamente con apremio su concurso.

El traslado de las armas desde Argentina

El itinerario Buenos Aires - Arequipa tendría que sortear los controles de las aduanas argentinas y bolivianas. Sería fundamental extraer lo más pronto posible el cargamento del puerto de Rosario, pues los agentes de Chile podrían sabotear los planes peruanos. Era todo un logro que las armas partieran de París y que Francisco Rosas, nuestro ministro en París, hubiese burlado el riguroso monitoreo de los chilenos e ingleses. Antes ya habían impedido la salida de buques, armamento y giros monetarios a favor del Perú.

El 14 de febrero de 1883, el canciller Valcárcel indicaba al ministro del Perú en Bolivia, Manuel del Valle, la necesidad y conveniencia del traslado de armas desde Argentina hasta los puertos lacustres de Puno. Desde allí serían enviados por ferrocarril hasta Arequipa. Le señalaba también la imposibilidad del Gobierno peruano de mandar fondos públicos a La Paz o Buenos Aires. Aquí entraba en juego el presidente boliviano Narciso Campero y la demostración



Manuel María del Valle.

de la vigencia de la alianza. Valcárcel instruye a Del Valle, manifestándole que este debía expresarle a Campero "el deseo de que presente un servicio más en obsequio de su aliado, proporcionando la cantidad indispensable para pagar los fletes".[4] Para poner en marcha la remisión de armas fue crucial el concurso boliviano. No se hubiera conducido una sola bala desde Rosario sin su cooperación. Incluso se hablaba de un intercambio de armamento: Bolivia entregaba armas para el Perú desde La Paz y el Perú a cambio le entregaría el equivalente de lo transportado con el material de guerra proveniente de Buenos Aires (Nieto Vélez: 1979-1980, 126-127).

Simultáneamente, Valcárcel también se comunica con el agente confidencial peruano en Argentina. Es interesante resaltar el carácter de Cesáreo Chacaltana como agente confidencial. Esta figura, a diferencia de un ministro acreditado, no tenía la estabilidad para efectuar gestiones diplomáticas propias de una representación, debido a que el Gobierno ante el cual se presentaba no reconocía su investidura diplomática ni el Gobierno al cual representaba. Las instrucciones que recibe Chacaltana de Valcárcel precisan que, o en cooperación de Ocampo Samanez, o por cuenta propia, se disponga del armamento depositado en Rosario hasta el puerto puneño de Chililaya.[5]

Por otro lado, desde mayo de 1883, Guillermo Seoane estaba a cargo de la representación diplomática peruana en La Paz, como Encargado de Negocios, debido a la ausencia de Del Valle, quien viaja a Arequipa para asumir su puesto como congresista en la nueva capital peruana. Seoane es informado por Chacaltana de la no obtención del permiso del Ministerio de Guerra argentino de las armas depositadas en el vapor "Merlín", en la aduana de Rosario. La consecución de estos permisos retardaría el envío de más armas. El gobierno de Montero toma conocimiento de esta situación y aconseja a Chacaltana que era prioritario que renovase su celo en despachar aquel armamento hacia Bolivia y, de ser posible, esquivar la licencia y todas las dificultades que se generaban. Asimismo, le indicaba hacer uso de las 3.000 libras enviadas a

Argentina. (Nieto Vélez: 1979-1980, 137). Sin embargo, los meses transcurrían y las armas continuaban estacionadas en los puertos argentinos.


Cesareo Chacaltana.

Para agosto de 1883 era conocida la noticia de la destrucción del ejército de Cáceres en Huamachuco, por lo que no se realizaría una segunda o tercera expedición de armas, por falta de recursos, siendo la única la dirigida por el Capitán Benavides. Del Valle refiere a Valcárcel que si no se enviaba a Buenos Aires el giro de 5.000 libras esterlinas solicitado por el Supremo Gobierno de Arequipa al ministro Rosas, Chacaltana estaría atado de pies y manos.[6] El asunto era grave. Habían llegado más artículos bélicos, pero estaban inmovilizados en los puertos argentinos. Se necesitaba con alta prioridad la suma de por lo menos cinco mil libras esterlinas, para enviar una expedición más. Además, Del Valle indicaba que Chacaltana precisaba de instrucciones más detalladas. ¿Sería necesario esperar a que viniesen desde Arequipa los comisionados encargados de fiscalizar el traslado de las armas, considerando el tiempo y la distancia de su traslado?

El destino final de las armas almacenadas en Arequipa

Pero, ¿en qué manos fueron a parar todas las armas recolectadas en Arequipa? Se supone que todo este armamento sería puesto al servicio de las tropas que dirigía el General Cáceres, que se batía indoblegable en el centro del país. Sin embargo, Cáceres sería cercado por las fuerzas chilenas a fines de mayo de 1883, siendo finalmente su ejército destruido en Huamachuco. Era impensable que el Ejército del Centro no recibiese algún auxilio de consideración. Las armas traídas desde Argentina debieron estar en manos de nuestros combatientes, defendiendo el honor de nuestra bandera, como lo hicieron en Marcavalle, Púcara y Concepción, pues no solo significaba la lucha contra el invasor chileno, sino que se constituía como freno a la imposición de Iglesias como gobernante del Perú, un régimen sujeto a los designios de la Casa de la Moneda.

Pero, en vez de la recepción del armamento moderno traído de Europa, lo que le dio a Cáceres los votos del Congreso de Arequipa no fue un apoyo rotundo a su gesta, sino el que se le otorgara el título honorífico de segundo vicepresidente del país, cosa que no necesitaba con tanto apremio el valeroso militar. Triste es comprobar que lo acopiado en los almacenes de Arequipa, todo el parque y arsenal, cayó íntegramente en manos del General chileno José Velásquez, cuando su ejército tomó la ciudad el 25 de octubre de 1883. Desde su refugio en Puno, el canciller Valcárcel le escribió al ministro Del Valle:

Lo más doloroso era aceptar la pérdida de las armas, que tan diligente y abnegadamente enviaron desde Europa, con esfuerzos indecibles, los diplomáticos Rosas, Chacaltana y Del Valle.

"Tengo el sentimiento de comunicarle a Vs. los sucesos acaecidos en Arequipa el día 25 del presente mes, que dieron por resultado la desaparición del ejército y de los elementos de defensa acumulados durante dos años de perseverantes esfuerzos, la imposibilidad de que el Gobierno nacional continúe funcionando en esta parte del territorio, y el avance de la expedición chilena que, sin resistencia de momentos ni inquietudes ulteriores, ocupará la ciudad más importante del sur de la República".[7]

Lo más doloroso era aceptar la pérdida de las armas, que tan diligente y abnegadamente enviaron desde Europa, con esfuerzos indecibles, los diplomáticos Rosas, Chacaltana y Del Valle. Este último, acongojado por la nefasta noticia de la caída de Arequipa, contesta a Valcárcel manifestándole que le afligía sobremanera la inexplicable pérdida de todas las armas peruanas, que pasaron a poder del enemigo, sin una sola razón válida dada por Montero y sus ministros:

"[...] fue por eso que como lo sabe Vs. en los memorables dos años que con tanta oportunidad recuerda, pudo esta legación trasladar a los departamentos del sur del Perú, poniendo a disposición del Gobierno, ocho mil rifles, dos millones de municiones, una batería máxima de cañones Krupp, sables, mulas para las brigadas del ejército, más de cien mil varas de tela para uniformar a los soldados, y vestir a las guardias nacionales, calzado y hasta recursos pecuniarios en la cantidad en que estos eran posible obtenerlos del Gobierno aliado. Si tantos esfuerzos de dos años fueron esterilizados en dos horas, Vs. me hará la justicia de permitirme que lamente este infortunio como una de las mayores calamidades que ha podido sobrevenir a la República".[8]

Triste es comprobar que lo acopiado en los almacenes de Arequipa, todo el parque y arsenal, cayeron íntegros en manos del general chileno José Velásquez, cuando su ejército tomó la ciudad el 25 de octubre de 1883.

¿Qué sucedió con el vicepresidente Montero? ¿Por qué no se enviaron las armas a Cáceres? Según Cáceres, una de las hipótesis que manejaba para comprender tanto recelo y desconfianza era la posibilidad de que el jefe del Centro diese un golpe de Estado contra Montero. Cáceres es drástico en negar esta posibilidad, pero Montero no quedó convencido, a pesar de las públicas muestras del Brujo de los Andes, quien ponderaba como prioritaria su lucha contra los chilenos antes que abocarse a temas de política interna.

Triste es comprobar que lo acopiado en los almacenes de Arequipa, todo el parque y arsenal, cayeron íntegros en manos del general chileno José Velásquez, cuando su ejército tomó la ciudad el 25 de octubre de 1883. Lo más doloroso era aceptar la pérdida de las armas, que tan diligente y abnegadamente enviaron desde Europa con esfuerzos indecibles los diplomáticos Rosas, Chacaltana y Del Valle. ¿Por qué no se enviaron las armas a Cáceres? Según Cáceres, una de las hipótesis que manejaba para comprender tanto recelo y desconfianza era la posibilidad de que el Jefe del Centro diese un golpe de estado contra Montero. Cáceres es drástico en negar esta posibilidad, pero Montero no quedo convencido a pesar de las públicas muestras del Brujo de los Andes, quien ponderaba como prioritaria su lucha contra los chilenos antes que abocarse a temas de política interna.

"Tu esclarecido patriotismo habría operado hechos, si en un círculo fatal, cuya perniciosa influencia está en la conciencia de todos en todos los ámbitos de la República, no hubieses ofuscado el camino trazado por tus rectas intenciones, asediándote especialmente en contra mía con injuriosas sospechas, como si no hubiese dado infinitas e incontestables pruebas de la rectitud de mis procedimientos, y de morir como bueno en defensa de la patria. Consecuencia de tus miramientos a esa fatal influencia ha sido la inercia con que por tanto tiempo se ha condenado el cúmulo de elementos encerrados en Arequipa, y que ha originado el desprestigio de tu gobierno; y la terrible necesidad en que se ha puesto al país de sacrificar por fracciones y en la lucha desigual, los elementos que reunidos habrían cambiado nuestra triste situación".[9]

Ese círculo, que al parecer dirigió el canciller y premier Valcárcel, dañaría toda la gestión de Montero, quien no tuvo consideración alguna por Cáceres y sus hombres. Este, desesperado por las fuerzas chilenas que pretendían cercarlo, parte hacia Cajamarca para abastecerse de medios y doblegar a Iglesias. Sin los recursos necesarios, el resultado natural fue la derrota de Huamachuco. Cáceres no podía hacer milagros. Su ejército cayó combatiendo, defendiendo la honra del Perú en las serranías, cosa que no pudo entender el séquito que escoltaba al vicepresidente Montero. El ataque sobre Arequipa era inminente e Iglesias tenía libre el camino para asentarse en Lima y firmar el tratado que quisiesen los chilenos, uno a su gusto y medida.

Desde su vapor en el lago Titicaca, el renunciante vicepresidente Montero cedía el puesto al General Cáceres. Su estrella política, antes ascendente, se apagó definitivamente el 25 de octubre de 1883. Con su carta legitimaba a Cáceres para reclamar el poder como segundo vicepresidente del Gobierno provisorio. De esta manera, Cáceres dejaba la lucha contra el enemigo para pugnar por el poder en Palacio de Gobierno, ocupado por Iglesias.

Conclusiones

Al asumir el poder Lizardo Montero, aún confiaba en una posible intervención norteamericana, cuya posición diplomática variará notablemente en 1882. El abandono de los Estados Unidos lo obligará a retomar los contactos con la aliada Bolivia. Muestra de esta coordinación es el traslado de armas hacia Arequipa, con el apoyo del presidente Campero. Sin embargo, su gobierno será desahuciado por la ausencia de decisiones vitales que indudablemente traerían consigo consecuencias. Sus acciones contradictorias confirman la desarticulación acelerada de su régimen: transportan armamento por la vía París - Buenos Aires - La Paz - Arequipa; pero, tanto fusiles como proyectiles, no fueron puestos al servicio del modesto pero combativo Ejército del Centro, cuya aniquilación en Huamachuco fue la señal definitiva para la desaparición de la administración arequipeña.

Bibliografía

ARCHIVO CENTRAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ

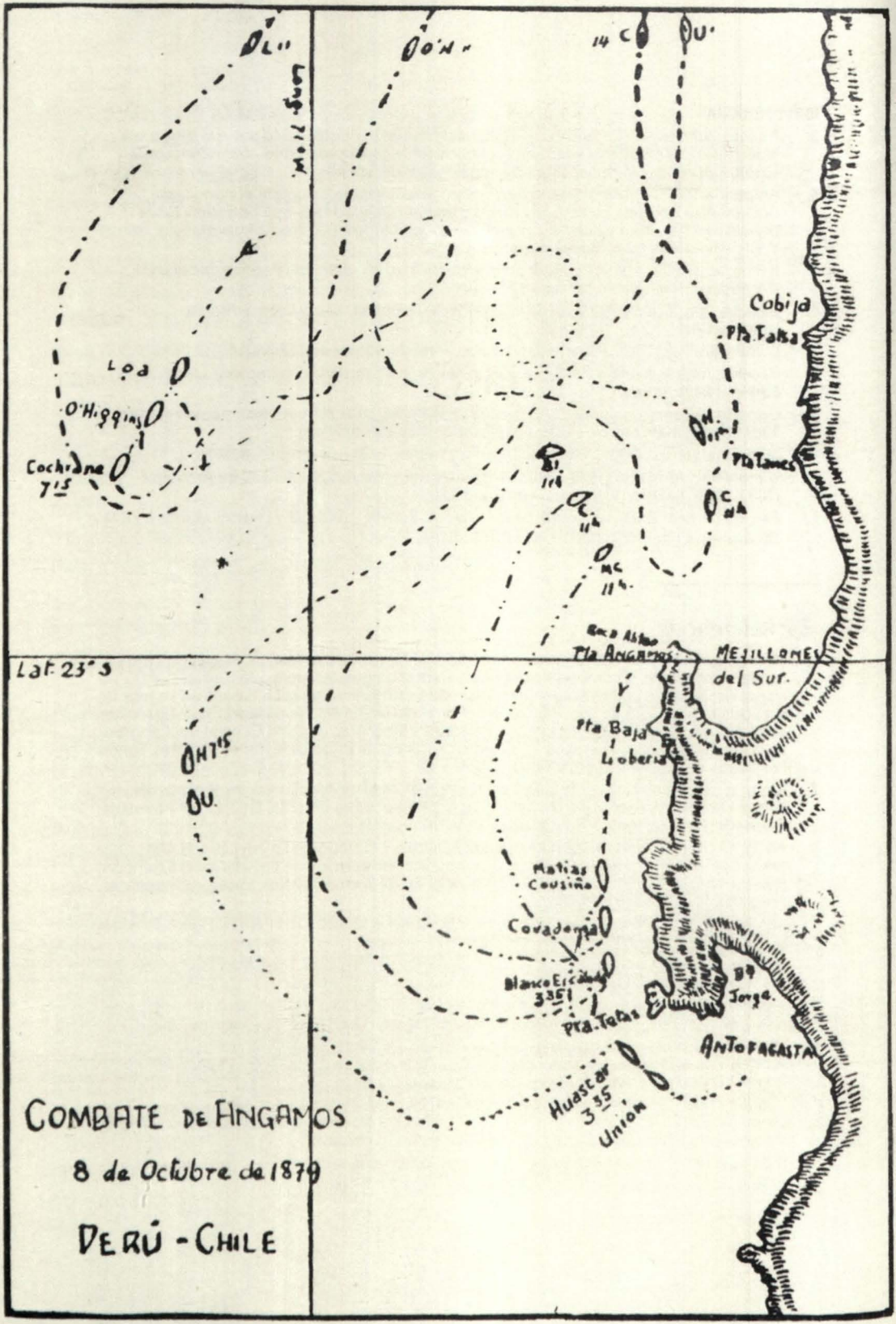
1. Cuaderno copiador de la correspondencia reservada dirigida al Supremo Gobierno por la Legación del Perú en Bolivia. CC 129. 1883.
2. Cuaderno copiador de la correspondencia reservada del Ministerio de Relaciones Exteriores con sede en Arequipa. CC 260. 1882-1883.

BIBLIOGRAFÍA

3. Abanto, Julio (2012). Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la guerra con Chile. 1881-1884. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
4. Ahumada, Pascual (1898). Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia. Tomos V-VIII. Valparaíso: Editorial Mercurio.
5. Ballón, José (2003). Blaine y Martí en la dialéctica de la Guerra del Pacífico. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
6. Basadre, Jorge (1964). Historia de la República. Tomo VIII. 5a ed. Lima: Editorial Universitaria.
7. Bulnes, Gonzalo (1919). Guerra del Pacífico. Tomo III. Valparaíso: Universo.
8. Cáceres, Andrés Avelino (1973). La guerra del 79: sus campañas (memorias). Lima: Editorial Milla Batres.
9. Guzmán Palomino, Luis (1990). Campaña de la Breña: colección de documentos inéditos. 1881-1884. Lima: Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
10. Manrique, Nelson (1987). Mercado interno y región. La sierra central, 1820-1930.
11. Nieto Vélez, Armando (1979-1980). Vicisitudes del gobierno provisional de Arequipa (1882-1883). Revista Histórica. Lima, Tomo XXII.
12. Parodi, Daniel (2003). La laguna de los villanos: Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra con Chile (1881-1883). Lima: PUCP – IFEA.

Referencias

1. Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Publicó el libro Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la guerra con Chile. 1881-1884. (2013), investigación basada en su tesis de licenciatura y que cuenta con el prólogo del Dr. Heraclio Bonilla. Ha realizado investigaciones en el Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo General del Congreso de la República, Archivo Regional de Cajamarca, Centro de Estudios Histórico Militares, Fondo Reservado de San Marcos, entre otros.
2. "Comunicación del ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel, al ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle". Puno, 27 de octubre de 1883. En: Pascual Ahumada. Guerra del Pacífico. Tomo VIII, p. 362. (la cursiva es nuestra).
3. ARCHIVO CENTRAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. En adelante ACMRE. Cuaderno Copiador de Correspondencia 260. "Comunicación del ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel, al agente confidencial del Perú en Argentina, Cesáreo Chacaltana". Arequipa, 14 de febrero de 1883.
4. ACMRE. CC 260. "Comunicación del Canciller Valcárcel al Ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle". Arequipa, 14 de febrero de 1883.
5. ACMRE. CC 260. "Comunicación del ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel, al ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle". Arequipa, 14 de febrero de 1883.
6. ACMRE. CC 129. "Comunicación del ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle, al ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel". La Paz, 17 de agosto de 1883.
7. "Comunicación del ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel, al ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle". Puno, 27 de octubre de 1883. En: Pascual Ahumada. Guerra del Pacífico. Tomo VIII, p. 362, (la cursiva es nuestra).
8. "Comunicación del ministro del Perú en Bolivia, Manuel María del Valle, al ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Nicolás Valcárcel". La Paz, 29 de octubre de 1883. En: Pascual Ahumada. Guerra del Pacífico. Tomo VIII, p. 364. (la cursiva es nuestra).
9. "Carta de Andrés A. Cáceres a Lizardo Montero", 04 de octubre de 1883. En: Luis Guzmán. Campaña de la Breña. Colección de documentos inéditos. 1881 - 1884, p. 312.


Cobija
Pta. Talta
Pta Tames
Lat. 23° S
Pta Angamos
MEJILLONES
del Sur
Pta Baja
Loberia
Matias Cousiño
Covadonga
Pta. Tetas
ANTOFAGASTA
Huascar
Union
COMBATE DE ANGAMOS
8 de Octubre de 1879
PERÚ - CHILE

El Combate de Angamos: epopeya de bizarros, caballeros del mar a bordo del "Huáscar"



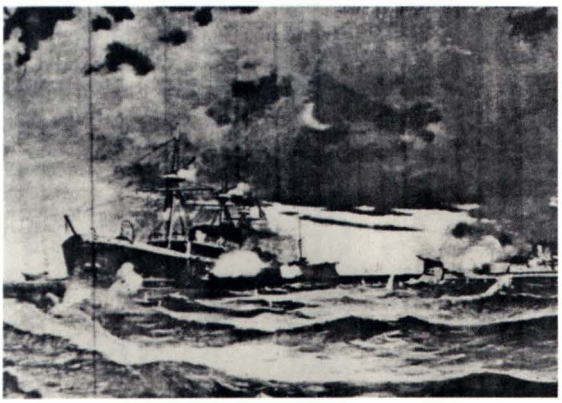
Licenciado en Historia
JORGE EDUARDO CASTRO TAMAYO

> "Despojos queridos la América os venera y el Perú agradecido os bendice y se honra en recibiros [...]. Vuelven á la Patria, convertidos en cenizas, pero dignificados por el martirio, los que nos abandonaron animados por ese soplo del Eterno, que á todos nos dá (sic) vida y que á ellos los condujo á la Gloria".
> (Manuel Velarde, prefecto del Callao, *El Peruano,* 16 de julio de 1890).[1]

A manera de introducción, el 08 de octubre de 1879 tuvo lugar en la provincia de Mejillones (otrora provincia boliviana), actualmente provincia de Chile, una de las epopeyas más gloriosas que protagonizó nuestro país, encarnada en valientes y corajudos marinos que, comandados por el noble y caballero Almirante Miguel Grau Seminario (Piura 1834 - Angamos 1879), combatieron con bravura y tesón, a bordo del "Huáscar", al punto de sacrificar sus vidas por la soberanía y la honra de la patria: el Combate de Angamos.

Un poco de historia

Tras la declaratoria de guerra que Chile nos hizo el 5 de abril de 1879,[2] se llevó a cabo la campaña marítima, episodio en el que gracias a la habilidad, como marino y estratega, del Almirante Miguel Grau Seminario, a bordo del "Huáscar", sumamos victoria tras victoria, siendo las más importantes las obtenidas en el Combate de Iquique (21 de mayo de 1879) derrotando a los chilenos a bordo de "La Esmeralda", comandada por el oficial chileno Arturo Prat, quien pereció en el combate, y las gloriosas expediciones llamadas "correrías", que además de



Combate de Angamos.

enfatizar la pericia de Grau como hombre de mar, pusieron en vilo a todo Chile, mellando la moral de los chilenos, que sin saber cómo reaccionar ante lo amenazante que les resultaba el "Huáscar", se dejaron gobernar por el miedo y la desesperación; no obstante, la vida civil jamás se vio amenazada, debido a que el Almirante Grau siempre se mostró respetuoso de la vida y de los intereses de la población civil, e incluso de los mismos militares, cuando estos se encontraban inermes e indefensos, como ocurrió con los náufragos de "La Esmeralda" en el Combate de Iquique, tras ser derrotados.

Cuando se venció a la flota chilena, en Iquique, Grau se percató de que muchos chilenos habían naufragado; de inmediato ordenó que se rescate de las aguas a los marinos chilenos que en ese momento se encontraban moralmente acabados y cansados, prácticamente condenados a una muerte segura en el océano. Este hecho fue gratamente reconocido por los chilenos y por la prensa internacional que seguía la guerra.

Con este hecho, el Almirante Grau demostró ser un hombre y un soldado magnánimo, generoso y humano; incluso lo fue con la memoria del oficial chileno Antonio Prat, a quien respetó no apropiándose de su espada, sino más bien enviándosela a su viuda, la señora Carmela Carvajal, con un respectivo y sincero pésame; gesto que fue bien recibido y gentilmente agradecido por ella en una carta fechada el 01 de agosto de 1879 en Valparaíso, y publicada en El Peruano de la edición del 22 de octubre de 1879, donde resalta y reconoce en Grau la generosidad, la humildad y el espíritu hidalgo propio de un caballero, por haber respetado y honrado la memoria de su esposo y haber rechazado quedarse con la espada, como si de un trofeo de guerra se tratase. A la letra, la carta dice:

"[. . .] tengo la conciencia de que el distinguido jefe que arrostrando el furor de innobles pasiones sobrexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aun (sic) palpita los recuerdos de Iquique, de asociarse á (sic) mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi Esposo en esa jornada, y que tiene el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo una espada [. . .] que no había sido jamás rendida [. . .]".

No obstante estas victorias que jamás embriagaron a nuestros valerosos marinos, comandados por un noble caballero del mar como lo fue Miguel Grau, la campaña

marítima recibiría un solo y certero golpe los primeros días de octubre en Angamos, un golpe tan fuerte que, a pesar de las defensas heroicas en tierra en el sur y en Lima, nos debilitó al punto de vernos ocupados por los invasores durante cuatro años y, luego, tras la firma del Tratado de Paz en Ancón en 1883, mutilados en territorio.

La epopeya de Angamos

El Combate de Angamos es una auténtica epopeya, porque fue el escenario de una gesta heroica colmada de la entrega, la valentía y el denuedo de hijos de la patria, marinos bizarros, caballeros del mar, que se batieron, durante hora y media, a bordo del "Huáscar", bajo la inspiración de Miguel Grau, con toda la flota chilena, conformada por el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Lord Cochrane", que lo superaban en municiones y hombres, en un desigual combate, que a pesar de la desventaja, jamás cejaron, nunca se rindieron, y siguieron combatiendo con arrojo a pesar del caos y la desesperación que se vivió a bordo del "Huáscar", que fue batido por todos sus flancos, debido a que se encontraba cercado, envuelto en un callejón sin salida por las naves enemigas;[3] de ello da cuenta un corresponsal de guerra, que a bordo de la "Unión" pudo ser testigo y perennizar la tragedia que vivieron nuestros valientes héroes del mar:

"[...] las 9 y 30 de la mañana del día 8 de octubre, el cielo estaba despejado y la mar tranquila e inmóvil [...] cuando vimos al 'Huáscar' disparar un cañonazo sobre el 'Cochrane'. Tres entusiastas y estrepitosos '¡Vivas al Perú!' saludaron ese reto de nuestros valientes compañeros [...]. El blindado (Cochrane) se acercaba con velocidad al 'Huáscar' y descargó uno de sus cañones [...].

Mientras tanto el 'Blanco Encalada' se había aproximado al sitio del combate [...] y le disparó su batería de estribor [...].

Hallándose así el 'Huáscar' separado de la costa y en el centro de los fuegos [...]".

Dicho testimonio fue publicado en El Peruano en la edición del 15 de octubre de 1879.

Pero más revelador resulta el relato de un testigo que se hallaba a bordo del "Ilo", publicado en la edición del 17 de octubre de El Peruano, que señala que:

"El combate empezó poco antes de las nueve de la mañana, siendo el 'Huáscar' acometido por el 'Blanco' y la 'Covadonga'. Una hora después aproximadamente entró en combate el 'Cochrane' y desde entonces fué (sic) nuestro monitor tomado entre dos fuegos. Uno de los primeros disparos del 'Blanco' destrozó el timón de combate y cuando se había repuesto, una bala entró por la popa del monitor y salió por la



Combate de Angamos. Óleo Etna Velarde 2013.

proa, causando graves averías é (sic) inutilizando mucha jente (sic) [...].

La torrecilla del Comandante recibió dos balazos: uno en la parte superior y otro en la base. Este la hizo volar. El Comandante Grau, que estaba en la torrecilla, murió, según unos, instantáneamente, y según otros, perdió una pierna y cuando sus oficiales lo conducían, en una manta, cayó cerca de ellos una bomba, que al estallar se llevó a los oficiales y mató a Grau [...].

Tan pronto como éste quedó fuera de combate, tomó el mando del buque el segundo, Capitán de Corbeta Elías Aguirre, que bien pronto fue víctima de las balas enemigas [...].

Después de Aguirre se encargó del mando el secretario de la comandancia general, Capitán de Fragata Melitón Carvajal [...]".

Estos relatos nos permiten imaginar la situación desesperada que vivieron nuestros héroes de la epopeya de Angamos al ver que el "Huáscar" se hacía pedazos producto de los ataques del "Cochrane", el "Blanco" y, finalmente, de la "Covadonga", que le dio la estocada final. Una situación realmente desesperada que podía doblegar a cualquiera, mas no a estos valientes marinos que, por al amor que sentían al Perú, más pudo en ellos el orgullo y la valentía, y bajo las órdenes del Teniente Primero Pedro Gárezon, cuarto oficial al mando del "Huáscar", intentaron sumergirlo en el océano abriendo las válvulas, pero no pudieron lograrlo, ya que el "Huáscar" fue abordado por los chilenos, quienes lo impidieron y tomaron prisioneros a los pocos sobrevivientes, que al ser trasladados a las embarcaciones chilenas, no cesaban de gritar, a pesar de la condición en la que se encontraban y lo agotados que podían estar por el combate: "El Perú no se rinde, los peruanos no nos rendimos".

El sacrificio de las vidas de estos valerosos marinos, de estos caballeros del mar, nos permite apreciar el heroísmo y el gran amor que sentían por nuestra patria, ya que en vez de rendirse cuando las papas quemaban, es decir, cuando la situación parecía perdida, se sucedieron unos a otros para seguir combatiendo contra el enemigo, que no se contuvo en atacar con todo lo que tenía. De allí que conmemorar esta fecha debe ser para nosotros un acontecimiento importante, porque al hacerlo valoramos la actitud de estos bizarros marinos; actitud que debe ser emulada por el

bien y la grandeza de nuestro país. Sus hazañas deben ser interpretadas y tomadas como ejemplo, para demostrarnos que a pesar de las adversidades, no debemos rendirnos, sino seguir firmes en la lucha por nuestro propio bienestar y, sobre todo, por el bienestar de nuestro Perú. En este sentido, la admiración, el reconocimiento y el orgullo que debemos tener para con estos dignos marinos se basa en su enseñanza de amor al país y en ser valientes, corajudos, combatientes, sin haber dejado de ser nobles, caballerosos, como lo fue el Almirante Miguel Grau. Es decir, sus hazañas, su epopeya, trascienden a la historia y nos dejan una enseñanza de vida: combatir con valores.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

1. Diario Oficial *El Peruano,* 15 de octubre de 1879.
2. Diario Oficial *El Peruano,* 17 de octubre de 1879.
3. Diario Oficial *El Peruano,* 22 de octubre de 1879.
4. Diario Oficial *El Peruano,* 16 de julio de 1890.

BIBLIOGRAFIA

1. Libros
2. Lecaros, Fernando (1979). *La guerra con Chile en sus documentos.* Lima: Ital Perú.
3. McEvoy, Carmen (2011). *Guerreros civilizadores. Política, sociedad y cultura en Chile durante la Guerra del Pacífico.* Lima: Centro de Estudios Bicentenario.
4. Paz Soldán, Mariano Felipe (1979). *Narración histórica de la guerra de Chile contra Perú y Bolivia.* Lima: Ediciones Milla Batres.

Referencias

1. Discurso del prefecto del Callao, Manuel Velarde, en la ceremonia que tuvo por motivo la recepción de los restos de los heroicos combatientes de Angamos, entre ellos, del Almirante Miguel Grau, del oficial Elías Aguirre y de todo el personal subalterno, quienes ofrecieron su vida a la patria, defendiéndola del enemigo, tras recibir tan valiosos restos de las manos de un héroe de guerra que combatió y los secundó en el "Huáscar", Melitón Carvajal. Publicado en *El Peruano* el 16 de julio de 1890.
2. Las causas de la Guerra con Chile no son objeto de este artículo, que tiene por propósito sensibilizar a los lectores sobre la actitud heroica que mostraron los valientes marinos a bordo del "Huáscar", que, en un combate desigual, no se rindieron ni se doblegaron ante la adversidad y el enemigo. Por el contrario, tuvieron la determinación y valentía para combatir y defender la honra de la patria. Sin embargo, no puedo dejar de señalar, en este breve espacio, que los intereses que movieron a Chile para declararnos la guerra se centraron en los yacimientos de salitre que se encontraban en territorio peruano y boliviano, recursos indispensables en la economía chilena, necesarios para su desarrollo y progreso.
3. En un inicio, el "Huáscar" y el "Unión", que lo convoyaba, se vieron rodeados por la flota chilena de la siguiente manera: por el sur venían siendo perseguidos por el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño"; al oeste los aguardaban el "Cochrane" y el "O'Higgins"; y al suroeste, el "Loa". Luego, la "Unión" rompería el cerco rumbo al norte; en su persecución salió el "O'Higgins", dejando solo al "Cochrane", hecho que fue aprovechado por el "Huáscar" para atacarlo con disparos, dando inicio así al Combate de Angamos.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
cionales noticias nacionales noticias nacionales not
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio

Marina de Guerra del Perú participó en el XI Juego de Guerra Multilateral en Argentina (MWG ARGENTINA 2013)



En las instalaciones del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas Argentinas, se llevó a cabo el XI Juego de Guerra Multilateral en Argentina, evento que contó con la participación de delegaciones de Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, México y Perú.

Las delegaciones de los países participantes están conformadas por oficiales en las áreas de Operaciones y Derecho Internacional y por representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa.

El Juego de Guerra Multilateral tiene como objetivo promover la interoperabilidad y doctrina entre las Marinas participantes. La exploración progresiva de los diferentes escenarios marítimos actuales a través del análisis y la resolución de problemas, permite una mejor comprensión y construye lazos más fuertes entre los países participantes.

El juego se desarrolló en dos niveles, el estratégico político-militar y el nivel operacional, a través de la creación de una Fuerza Multinacional, con los medios que cada país participante brinda para tal efecto y con el establecimiento de las reglas de enfrentamiento.

Tema de Justicia Militar se presentó ante abogados hispanos de los EE.UU.

Fuero Militar Policial del Perú participó en la Convención Nacional de Abogados Hispanos. Del 04 al 07 de setiembre, en Denver, Colorado, la Convención Anual de la Asociación Nacional de Abogados Hispanos de los Estados Unidos de América. Uno de los temas tratados fue "Conflictos armados: El estado de derecho en tiempos de guerra".



El Contralmirante Julio Pacheco Gaige, Vocal Supremo del Fuero Militar Policial y Director del Centro de Altos Estudios de Justicia Militar, participó en el citado certamen integrando el panel que abordó la temática de la responsabilidad de los abogados y asesores operacionales en el escenario de los conflictos armados, así como la naturaleza y atribuciones de la justicia militar en apoyo a la disciplina en las Fuerzas Armadas y Policías militarizadas, junto a representantes militares de Chile, EE.UU. y Colombia.

Este evento, es uno de los más importantes de su rubro y es organizado por la HNBA (Hispanic National Bar Association) que congrega a más de cien mil abogados hispanos de los EE.UU. para debatir temas jurídicos de todos los ámbitos, tanto público como privado y que marcan el pulso del ejercicio legal y la evolución del Derecho en esta parte del mundo.

En su intervención, el Contralmirante Pacheco sustentó la importancia de la vigencia de los sistemas de justicia militar en los países con fuerzas armadas, con reconocimiento de las diferencias que pueden existir en los modelos de organización o de normas militares o regulatorias de los delitos militares o delitos de función según el sistema que se haya adoptado. Asimismo, destacó el trabajo conjunto emprendido entre el Perú, Chile, Colombia y los Estados Unidos, países que llevan adelante una agenda multilateral que busca estudiar y compartir criterios sobre justicia militar con la finalidad de aplicarla con el mayor estándar posible, acorde con el derecho internacional y los derechos humanos.

III Reunión de Estados Mayores de Italia y Perú - II Reunión de Comité Directivo

En el marco tradicional de profesionalismo y camaradería que permite reafirmar los sólidos lazos de amistad existentes entre ambas Marinas, del 9 al 13 de setiembre, en las instalaciones del Centro Naval del Perú sede San Borja, la II Reunión de Comité Directivo y III Reunión de Estados Mayores entre la Marina Militar de Italia y la Marina de Guerra del Perú.



La delegación italiana, presidida por el Jefe del Departamento General de Planificaciones de la Marina Militar italiana, Contralmirante Giovanni Gumiero, estuvo integrada por el Jefe del Departamento de Nuevas Construcciones de la Dirección General de los Armamentos Navales (NAVARM), Contralmirante Massimo Guma; el Jefe de la Cooperación Internacional en los ITNGS - Oficina de Política Naval y Relaciones Internacionales, Capitán de Fragata Francesco Proccacini; el Jefe de la Oficina de Cooperaciones Internacionales ante la Dirección General de los Armamentos Navales (NAVARM), Capitán de Fragata Raffaello Alvau, y el por el Oficial Encargado de las Relaciones Internacionales en la Marina Militar, Capitán de Corbeta Giusseppe Valentini.

Por su parte, la representación de Perú, liderada por el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, estuvo conformada por el Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales del Estado Mayor General, Capitán de Navío Juan Carlos Montenegro Valderrama, así como por el Jefe del Departamento de Política y Estrategia Institucional, Capitán de Navío Rodolfo Sablich Luna Victoria; el Jefe de la Oficina de Enlace del Estado Mayor General, Capitán de Navío Ricardo LLanos Vidal, y el Jefe de la División de Ordenanzas Navales del Departamento de Organización del Estado Mayor General, Capitán de Fragata Hugo Valles Iglesia.

Como parte de las actividades programadas, las representaciones de Italia y Perú intercambiaron temas referidos al fortalecimiento de las relaciones entre ambas Armadas. La delegación peruana expuso sobre la organización y los proyectos a futuro de la Marina de Guerra del Perú. A su turno, la delegación invitada amplió el tema de la visión estratégica de la Marina Militar de Italia, así como la explicación de los proyectos futuros que tienen planeado cumplir.

Cabe resaltar que ambas Armadas han demostraron interés de cooperación en: Sistema de Vigilancia Marítima (V-RMTC/T-RMN), Capacitación y Entrenamiento, Proyectos Navales, Soporte Logístico y de Material.

Entre los logros obtenidos es importante resaltar que se han firmado acuerdos relacionados con visitas recíprocas a nivel de autoridades navales, intercambios profesionales y académicos, así como de cooperación en el ámbito técnico logístico y apoyo en instrucción náutica y velera.

Finalmente, y como parte de las actividades programadas, la delegación italiana visitó la Escuela Naval del Perú, la Dirección de Servicio de Armas y Electrónica, la Fragata Misilera BAP "Bolognesi" (FM-57) y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, donde conocieron el funcionamiento del Sistema de Identificación y Monitoreo del Tráfico Acuático - SIMTRAC.

Marina de Guerra del Perú promueve documental "La Frontera Azul", que rinde homenaje al Mar Peruano



La Marina de Guerra, como parte del fomento de la conciencia marítima, apoyó en la realización del ambicioso documental "La Frontera Azul", que rinde homenaje al mar peruano, considerado el más rico del mundo.

En esta oportunidad, la productora Del Barrio Producciones nos entrega "La Frontera Azul", una completa producción de investigación y recopilación de información. La Producción General recayó en Michelle Alexander y la Dirección y Guion a cargo de la periodista Mávila Huertas.

Como parte del documental, el equipo de rodaje salió al encuentro de las ballenas jorobadas al norte del país y viajó a bordo del BIC "Humboldt", como parte de la expedición científica ANTAR XXI que llegó a la Antártida.

El documental, que reúne un espectacular despliegue técnico y humano, además de los mejores profesionales del sonido e imagen, que incluye el uso de cámaras submarinas, fue estrenado a nivel nacional el 20 y 27 de octubre por América Televisión.

Durante la conferencia de presentación, realizada el 17 de setiembre en el Centro Naval del Perú, se contó con la asistencia de Michelle Alexander y la periodista Mávila Huertas. Estuvieron presentes también el alcalde de San Miguel, Francis Allison Oyague, y el Director de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, Contralmirante Javier Gaviola Tejada, así como Luis Guillermo Camacho, de América Televisión.

En el desarrollo de la reunión, la periodista Mávila Huertas agradeció el apoyo del Instituto del Mar del Perú – IMARPE, y el apoyo logístico de la Marina de Guerra del Perú, con los que pudo lograr finalizar el ambicioso proyecto; indicó que "es importante tomar conciencia de que este mar es de todos y por lo tanto hay que cuidarlo y mirarlo con cariño".

Por su parte, el Contralmirante Javier Gaviola remarcó que "el Perú es un país eminentemente marítimo, con una corriente que regula el clima de la Costa y en donde sus afloramientos nos proporcionan el mar más rico en nutrientes, que lo convierten en uno de los más productivos y variados del mundo". "La Marina, como ente tutelar de la Patria, realiza la vigilancia y protección de los Intereses Marítimos, que son el conjunto de actividades desarrolladas en los ámbitos acuáticos, siendo necesario desarrollar una profunda conciencia marítima en la población, por lo que este documental es un excelente punto de apoyo", finalizó.

Oficial de la Marina de Guerra del Perú culminó satisfactoriamente curso de Orientación en Defensa - NDOC



Luego de cinco meses de enriquecedor intercambio de conocimientos y experiencias académicas, culminó el Curso de Orientación en Defensa - NDOC 2013, impartido en el Colegio de Defensa del Reino de los Países Bajos, en la ciudad y municipio de Breda, provincia Brabante Septentrional, a 87 km de Ámsterdam, al sur de Holanda.

En el mencionado curso participó el Capitán de Fragata Guido Ayvar Hermoza, junto a 22 representantes de países de Europa, Asia, África y América.

Como parte del contenido académico se realizaron análisis de los actuales conflictos y amenazas a la seguridad en el mundo, revisando sus contextos y sus consecuencias. Asimismo, se incluyeron visitas a diversas instalaciones militares de las Fuerzas Armadas de Holanda y la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

La ceremonia de clausura se realizó el 23 de octubre y contó con la presencia del Jefe de Cooperación Internacional del Ministerio de Defensa, General de Brigada A.J.A. Beukering, quien formuló palabras de satisfacción por los logros alcanzados con este curso, principalmente por el trabajo intercultural, al abordar los diversos conflictos que actualmente existen a nivel mundial.

Por su parte, el Director de la Academia de Defensa del Reino de los Países Bajos, Capitán de Navío M.C.J. Van der Donck, resaltó la experiencia compartida durante los cinco meses. Como parte de la comitiva peruana estuvo presente el Agregado Naval del Perú concurrente en Holanda, Contralmirante Silvio Alva Villamón.

Es importante mencionar que el encuentro académico está dirigido a los países que no son miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte – OTAN y de la Comunidad Europea.

Comandante General de la Marina participó en reunión de Ministros de Defensa de Italia y Perú



Con el fin de estrechar los lazos de amistad y cooperación en temas de Defensa Nacional, se llevó a cabo la Reunión de Ministros de Defensa de Italia y Perú.

El ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido y el ministro de Defensa de la República italiana, Mario Mauro, acompañados de las delegaciones de Defensa del Perú e Italia, en las que, por el lado peruano participaron el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi, y los Comandantes Generales de los Institutos Armados de la Fuerza Aérea y del Ejército, y los viceministros de Recursos para la Defensa y Políticas para la Defensa.

El Gobierno de Italia, a través de su ministro de Defensa, Mario Mauro, ofreció a nuestro país su colaboración para la construcción de una Central de Ensamblaje y Mantenimiento de Aviones de Transporte, en beneficio del Perú y de América Latina.

El ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, hizo el anuncio tras sostener la reunión:

"Esta visita confirma el excelente nivel de la relación bilateral entre Italia y el Perú, y en el ámbito de la Defensa, donde tenemos larga vinculación. En este contexto, hoy el ministro Mauro ha planteado el establecimiento de una Central de Ensamblaje y Mantenimiento para la construcción de aviones de transporte en el Perú, y otros temas que en el mediano plazo podamos concordar ambos Gobiernos".

Agregó que el Perú está evaluando las propuestas italianas y detalló que en la reunión se abordó una amplia agenda de cooperación en los ámbitos de la Defensa y la Seguridad. "Para nosotros, la cooperación de Italia constituye un soporte importante en el desarrollo de nuestra problemática en Defensa", señaló el ministro.

Ganadores del Premio Nacional "Almirante Grau" 2013



La Marina de Guerra del Perú y la empresa Telefónica, con el objetivo de promover los valores morales entre los ciudadanos peruanos, teniendo como ejemplo la figura del "Caballero de los Mares", han premiado a los ganadores del II Premio Nacional "Almirante Grau", que forma parte de la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre".

La ceremonia de reconocimiento nacional a los ciudadanos que realizan loables acciones por su comunidad, ayudando a la construcción de una mejor sociedad inclusiva, humanista, democrática y productiva, se realizó el 29 de octubre en el Centro Naval sede San Borja.

Previo a la entrega de los premios, el Presidente de Telefónica, Javier Manzanares Gutiérrez, remarcó: "En nombre de la familia Telefónica expreso la satisfacción y el honor que significa presentar a las destacadas personas que plasman en sus historias de vida los valores de Honestidad, Lealtad y Dignidad que nos legó el Peruano del Milenio".

Por su parte, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, enalteció la ceremonia y describió que "la figura de nuestro héroe y su legado han trascendido en el tiempo. Se ha constituido en un ejemplo de valores humanos. Él es sinónimo de gloria, honor, caballerosidad y arrojo, así como un modelo de padre de familia y fiel esposo".

Indicó además: "Nos complace la premiación a los ciudadanos que encarnan los valores de nuestro Gran Almirante Miguel Grau, quienes con derecho y propio esfuerzo se han hecho merecedores a tan alto reconocimiento. Nuestro respeto por la abnegada labor que desarrollan en sus comunidades".

En la trascendental reunión, el Presidente de la Fundación Miguel Grau, Contralmirante (r) Ernesto Lermo Rengifo, distinguió al ganador de la categoría "Honestidad", César Escuza Norero, fundador y promotor cultural de "Vichama", un espacio dedicado al teatro, que desde hace 29 años busca recuperar la memoria e historia de Villa el Salvador.

Hizo lo propio el Presidente de Telefónica, Javier Manzanares Gutiérrez, con la designación en la categoría "Dignidad", otorgada a Javier Bernaola Peña, creador del Grupo Cultural "Nueva Generación", que impulsa una Red Distrital de Bibliotecas Comunales en Villa el Salvador, comprometiendo a dirigentes y líderes de la zona para promover la lectura, como base del desarrollo educativo.

Finalmente, en la categoría "Lealtad", fueron reconocidos dos ganadores, debido a un empate, siendo otorgado uno de los premios por el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, a Patricia Barrios Verand, fundadora del voluntariado "Kúrame", que ha llegado a agrupar a más de 30 mil jóvenes de todo el país, quienes, con esmero y dedicación, ayudan a más de tres millones de pacientes de hospitales, rescatándolos, en muchos casos, de situaciones de completo abandono. Seguidamente, el Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff entregó el premio al padre José Chuquillanqui, párroco y propulsor del desarrollo y progreso de Manchay, desde hace 16 años.

Es importante mencionar que la Marina de Guerra del Perú y la empresa Telefónica, continuarán con la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", que anhela y coadyuva en el proceso de forjar continuamente un clima de reflexión y confianza que beneficie en el desarrollo de una sociedad más justa e integrada, con gente honesta y emprendedora de toda condición económica y social, lo cual redundará en el logro de nuestra identidad nacional.

24ª Reunión del Memorándum de Entendimiento de Tokyo (Tokyo-MoU)



En su calidad de miembro cooperante del Memorándum de Entendimiento de Tokyo para el control de buques por el Estado Rector de Puerto, la Autoridad Marítima del Perú participó en la 24ª Reunión del Comité del citado Acuerdo, realizado del 28 de octubre al 1 de noviembre, en la ciudad de Tokyo – Japón.

La delegación peruana fue presidida por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitán de Navío Raúl Robles Manrique, e integrada por el Jefe del Departamento del Estado Rector de Puerto, Capitán de Corbeta Francisco Vílchez Castillo.

Durante la reunión anual, los miembros del Acuerdo analizaron las estadísticas sobre el control de buques por el Estado Rector de Puerto en la región Asia-Pacífico, así como las estrategias a adoptar para reducir la operación de buques Sub-Estándares en la región. En ese sentido, el Estado peruano ha ratificado su firme convicción de continuar cooperando con los objetivos del Acuerdo, con vistas a su incorporación como miembro pleno en el año 2015.

Asimismo, durante el evento internacional se celebró el 20° aniversario de la firma del mencionado Acuerdo, con la presencia del señor Koji Sekimizu, Secretario de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Memorándum de Entendimiento de Tokyo (Tokyo-MoU), fue firmado el 1° de diciembre de 1993 entre los principales Estados de la Región Asia-Pacífico como Japón, China, Australia, Canadá, Corea del Sur, Nueva Zelandia, entre otros, haciendo un total de 19 países miembros plenos, con el objetivo de establecer un efectivo control por parte de los Estados Rectores de Puerto, a fin de eliminar la operación de buques Sub-Estándares, velar por la seguridad de las actividades marítimas, proteger el medio ambiente acuático y asegurar condiciones de trabajo adecuadas para los tripulantes.

Oficial peruano participó en evento de reencuentro en la Universidad Nacional de Defensa de Corea



Invitado por la Universidad Nacional de Defensa de Corea, el Capitán de Navío Gerardo Manuel Indacochea Arana asistió, en representación de la Marina de Guerra del Perú, a la "Reunión de Reencuentro", que se llevó a cabo en la ciudad de Seúl, del 28 de octubre al 01 de noviembre, para los oficiales y funcionarios graduados en el Curso de Seguridad y Defensa Nacional en el año 2011.

Dicho evento contó con la participación de representantes de diversas nacionalidades como Bangladesh, Camboya, Indonesia, Malasia, Kazajistán y Mongolia. Como parte del programa, se llevaron a cabo diversos seminarios y exhibiciones relacionadas con la Defensa y Seguridad Nacional.

VII Foro Internacional sobre Seguridad y Protección Marítima Portuaria



En la ciudad de Bahía Blanca, Argentina, se llevó a cabo el VII Foro Internacional sobre Seguridad y Protección Marítima – Portuaria (Foro PBIP Argentina 2013) del 5 al 7 de noviembre, con la participación de delegaciones de Argentina, España, México, Panamá, Perú, Colombia, Uruguay, Ecuador, Chile, El Salvador y Angola.

El citado evento fue punto de encuentro académico de autoridades marítimo - portuarias, organizaciones internacionales, compañías navieras, empresas portuarias, instituciones educativas y profesionales de la seguridad y protección marítima-portuaria, en el cual se realizaron ciclos de conferencias para examinar los últimos avances normativos, así como intercambiar experiencias aquilatadas en la aplicación del Código PBIP, que representa un medio de actualización y de recabar lecciones aprendidas de otros países bajo un objetivo común, dentro de la comunidad internacional.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas participó con una delegación de oficiales, quienes brindaron la exposición titulada "El accionar de la Autoridad Marítima del Perú en la protección del transporte marítimo", la cual sirvió para dar a conocer los avances en el desarrollo de las capacidades, operaciones de protección y de información de la situación marítima que viene alcanzando la Autoridad Marítima Nacional, mediante la actualización de los sistemas de detección de alertas de siniestros (COSPAS SARSAT), el empleo de los satélites LEO-GEO, el rescate de 6.652 vidas humanas en el mar mediante operaciones SAR en los últimos nueve años, el empleo del sistema de control de misiones, el ejercicio de las funciones del área de responsabilidad NAVAREA XVI, el empleo del sistema de alerta y seguridad del buques (SSAS), el empleo del sistema de información y monitoreo del tráfico acuático (SIMTRAC), el despliegue de estaciones AIS y radares costeros, los sistemas de vigilancia óptico-portuarios instalados, las modernizaciones en las estaciones costeras y la recepción de patrulleras de costa y oceánicas; así como también de los proyectos en ejecución de las nuevas patrulleras marítimas, de costa, oceánicas, patrulleras de puerto y las Offshore Patrol Vessel (OPV), así como el empleo de los satélites MEO.

Al finalizar el evento, la comunidad marítima internacional destacó el accionar de la Autoridad Marítima Nacional, la cual refuerza la imagen internacional de la Organización de Guardacostas, y por ende, la del Perú.

7ma Reunión Técnica Operativa de los Centros de Distribución de Datos de la Región Oeste (WDDR 2013)

Con el fin de proponer mejoras en la operación del sistema COSPAS SARSAT entre los países de la región, el 19 de noviembre, en las instalaciones del Hotel Casa Andina, de Miraflores, se inició la "7ma Reunión Técnica Operativa de los Centros de Distribución de Datos de la Región Oeste (WDDR-2013)".

El acto inaugural fue presidido por el Comandante de Operaciones Guardacostas, Capitán de Navío SGC Manuel Hinojosa López, quien estuvo acompañado por el analista del Programa SARSAT Stephen Roack, y la Jefe Adjunto de la Secretaría del programa COSPAS-SARSAT, Cheryl Bertoia.



Durante la reunión se dio a conocer la contribución del Perú al Programa COSPAS SARSAT, a cargo del Jefe del Control de Misiones del Perú, Capitán de Navío Werner Meier Von Shierenbeck.

La reunión tiene por finalidad proponer mejoras en la operación del sistema COSPAS SARSAT entre los países de la región, los cuales están integrados por EE. UU., Australia, Canadá, Chile, Argentina y Brasil, así como intercambiar experiencias sobre las implementaciones tecnológicas establecidas en reuniones anteriores.

El sistema COSPAS-SARSAT fue creado por Canadá, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y la Unión Soviética en julio de 1988, para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento, mediante el uso de satélites para la detección de las señales de radio emitidas por las radiobalizas de emergencia; este sistema consta de una red de satélites en órbita polar de baja altura, una red de satélites geoestacionarios y una red de trabajo de estaciones terrenas, los cuales proveen de alertas e información de ubicación de siniestros a las autoridades SAR en desastres marítimos, aéreos y terrestres.

Es importante destacar que el Gobierno peruano integra este sistema desde el año 1996, habiendo designado a la Autoridad Marítima Nacional como representante del Perú.

Buque Escuela de la Armada de Brasil arribó al puerto del Callao

Anualmente las unidades navales de diferentes países realizan visitas oficiales al Perú, períodos en que los comandos y dotaciones desarrollan diversas actividades orientadas a incrementar los vínculos de amistad y camaradería.



Precisamente, el 23 de noviembre arribó al puerto del Callao el Buque Escuela "Brasil", cuya tripulación fue recibida por el Comandante del BAP "Villavisencio", Capitán de Navío Gian Marco Chiapperine Faverio, quien acompañó al Comandante del "Brasil", Capitán de Mar y Guerra Renato García Arruda, y al Agregado Naval de Brasil, Capitán de Mar y Guerra Rómulo Brandao Maia, hasta la Comandancia de la Fuerza de Superficie, en donde presentaron su saludo protocolar al Contralmirante Manuel Váscones Morey, con quien intercambiaron experiencias profesionales, así como temas de interés para ambas Marinas.

Las autoridades del Buque Escuela visitaron, asimismo, al Capitán del Puerto del Callao, Capitán de Navío Francisco Rafael Quiroz Matuk.

El 24 de noviembre el Comando y dotación de la Armada de Brasil, conjuntamente con el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante David Alva Olavarría, participaron en una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, erigido en el Patio de Honor del Alma Mater de la Oficialidad.

Hasta el 27 de noviembre continuarán las visitas y actividades protocolares de la tripulación del Buque Escuela "Brasil", realizadas en el marco de su XXVII periplo de instrucción de los Guardiamarinas del último año de estudios de la Escuela Naval de su país.

La tripulación de este buque está compuesta por 30 oficiales, 219 tripulantes y 206 Guardiamarinas. El Buque Escuela "Brasil" posee 130,25 m de eslora, y 13,52 m de manga.



Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ternacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias inte
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio

BRASIL

Entrega de patrullera "Araguari"



Entrega de patrullara Araguari.

El 21 de junio la empresa británica BAE Systems hizo entrega a la Marina de Brasil de la patrullera "Araguari" (P122), tercera y última de la Clase Amazonas.1 Estos buques tienen una historia interesante, pues fueron construidos originalmente para la guardia costera de Trinidad y Tobago, en virtud de un contrato firmado el 2007. Sin embargo, el Gobierno de esa nación caribeña canceló la orden en el 2010, aduciendo demoras y sobrecostos en el programa de construcción. Con dos de los tres buques terminados, la empresa se vio forzada a buscar nuevos clientes, hasta que en enero del 2012 se firmó un acuerdo para su venta a Brasil por un total de £133 millones. Las dos primeras unidades, la "Amazonas" (P120) y la "Apa" (P121), fueron entregadas durante el segundo semestre de 2012, mientras que la "Araguari" tomó más tiempo, pues se encontraba pendiente de equipamiento.

Las patrulleras de la Clase Amazonas tienen 90 metros de eslora y 13.5 de manga, y desplazan 2.200 toneladas a plena carga. Sus dos motores diesel MAN las impulsan a una velocidad máxima de 25 nudos. Están equipadas con un cañón de 30 mm y dos de 25 mm, dos botes inflables rígidos y una cubierta de vuelo capaz de recibir un helicóptero, pero carecen de hangar para guarecerlo. La tripulación asciende a 80 personas, aunque se cuenta con acomodaciones para 40 pasajeros extras. La electrónica se limita a un radar de exploración Terma Scanter 4100 y un sistema de combate y vigilancia OSIRIS, de la empresa Ultra Electronics.

CHILE

Maniobras con la Armada china



La fragata misilera "Prat" (FFG 11). Crédito: Vermerris.

El 10 de octubre las Armadas de Chile y de la República Popular China llevaron a cabo maniobras conjuntas frente a las costas del país sudamericano. Según se informó a la prensa, en ellas participaron del lado chino el destructor "Lanzhou", del Tipo 052C, y la fragata "Liuzhou", del Tipo 054; mientras que del lado chileno tomaron parte las fragatas "Lynch", del Tipo 23, y "Prat", del Tipo L. Los ejercicios incluyeron prácticas de navegación, comunicaciones y defensa aérea, con la colaboración de cuatro aviones turbohélice Pilatus PC-7 de la Armada chilena, que realizaron ataques simulados.2 Cabe destacar que tanto el "Lanzhou" como el "Prat" son buques de fuerte vocación antiaérea, por estar equipados con sistemas de defensa aérea: 48 de los modernos misiles de lanzamiento vertical HHQ-9 en el caso del primero y 40 de los más antiguos Standard SM-1 en el caso del segundo. Por su parte, la "Liuzhou" es una fragata multipropósito y la "Lynch", un buque especializado en lucha antisubmarina; ambas cuentan con sistemas antiaéreos de menor capacidad que sus respectivos acompañantes.

FRANCIA

Modernización de aviones de patrulla marítima

El 4 de octubre el Gobierno francés firmó un contrato inicial con las empresas Dassault Aviation y Thales por €400 millones, para la modernización de sus aviones de patrulla marítima Atlantique 2.3 Estas aeronaves tienen su origen en el diseño Br.1150 Atlantic, de la empresa francesa Breguet, que a fines de los años cincuenta ganó un concurso de la OTAN para elegir al sucesor del P-2 Neptune. A pesar de esta victoria, solo fue adquirido por cuatro de los miembros de esta or-

ganización: Alemana, Francia, Italia y los Países Bajos. En el caso francés, se desarrolló una versión mejorada, conocida como Atlantique 2, que entró en servicio a fines de la década de 1980. Esta es la versión que se piensa modernizar en un proceso que incluirá quince de los veintidós aviones supervivientes. Las mejoras incluyen el reemplazo del sistema de misión táctico, un nuevo radar de búsqueda de superficie y un renovado sistema de procesamiento de información para la búsqueda de submarinos mediante sonoboyas. Cabe recordar que la utilidad de estas aeronaves no se limita al ambiente marítimo, sino que también se extiende al terrestre, tal como quedó demostrado durante la intervención francesa en Mali, según fue descrito en la edición anterior de Noticias Internacionales.



Avión de patrulla marítima Atlantique 2. Crédito: Adrian Pingstone.

ITALIA

Primera fragata de la Clase Bergamini

El 29 de mayo los astilleros de Fincantieri-Muggiano, en La Spezia, hicieron entrega a la Marina italiana de la fragata "Carlo Bergamini" (F590), primera de la Clase Bergamini.4 Estos navíos son el fruto de un proyecto de cooperación franco-italiano para la construcción de fragatas multirol, o FREMM, por sus siglas en francés (Frégate Multi-Mission) e italiano (Fregata Multi-Missione). El Gobierno italiano ha ordenado hasta el momento seis unidades: dos en versión de propósito general y cuatro en versión antisubmarina. Se espera alcanzar un total de diez, con el fin de reemplazar las cuatro unidades de la Clase Lupo ya retiradas de servicio y a las ocho unidades de la Clase Maestrale.

La "Bergamini" tiene 144.5 metros de eslora y 19.7 de manga, para un desplazamiento de alrededor de 6.500 toneladas a plena carga. Cuenta con un sistema de propulsión combinado a diésel eléctrico y gas (CODLAG, por sus siglas en inglés), con una turbina a gas LM2500+G4 producida bajo licencia en Italia y cuatro generadores diésel Isotta Fraschini VL 1716 C2ME, que permiten alcanzar una velocidad de 29 nudos. La electrónica incluye un radar EMPAR de búsqueda, rastreo y guía de misiles, un radar RASS de búsqueda de superficie, un sistema infrarrojo SASS de búsqueda y rastreo, dos radares NA-25 DARDO-F para el control de tiro de los cañones y un sonar de casco UMS 4410 CL; todos ellos integrados en el sistema de combate Athena. El armamento comprende 16 misiles antiaéreos Aster, ocho misiles antibuque Otomat, un cañón de 127 mm y uno de 76 mm, dos cañones de 25 mm a control remoto y dos helicópteros NH90 o un AW101. Los sensores y armas varían en las unidades de la versión antisubmarina.



Fragata "Carlo Bergamini" (F590). Crédito: Fabius1975.



Las fragatas de la Clase Maestrale serán reemplazadas por las FREMM. Crédito: US Navy.

Nuevo misil antiaéreo



Imagen generada por computadora del misil antiaéreo Sea Ceptor. Crédito: MBDA Missile Systems.

El Gobierno neozelandés ha anunciado la elección del misil de defensa aérea Sea Ceptor como parte del proceso de modernización de sus dos fragatas de la Clase ANZAC: la "Te Kaha" (F77) y la "Te Mana" (F111).5 Estos buques entraron en servicio a finales de la década de 1990, con un lanzador vertical Mk41 de ocho celdas para misiles RIM-7 Sea Sparrow. Dada la antigüedad de este sistema, ha sido reemplazado en varias Marinas del mundo por el RIM-162 Evolved Sea Sparrow Missile (ESSM); este es el caso de los principales aliados de Nueva Zelandia: Estados Unidos y Australia. En este contexto, la elección neozelandesa parece ir contracorriente, pues a diferencia del ya en servicio ESSM, ha optado por un sistema que se encuentra todavía en desarrollo en el Reino Unido, a cargo de MBDA Missile Systems, y que recién entrará en servicio en el 2016 en las fragatas Tipo 23 de la Marina Real de ese país. En contrapartida a este mayor riesgo, se obtiene un misil guiado por radar activo, lo que permite disparar una mayor cantidad en simultáneo, en comparación con el Sea Sparrow y el ESSM, que, por tener guía de radar semi-activa, requieren un radar especializado para eliminar al objetivo hasta su destrucción. Una ventaja adicional es que, al igual que el ESSM, cuatro misiles Sea Ceptor caben en cada una de las celdas del lanzador MK41, en lugar de un solo Sea Sparrow.

REINO UNIDO

Versión mejorada del helicóptero AW101



Helicóptero Merlin de la Marina Real británica. Crédito: US Navy.

El 23 de julio la Marina Real británica recibió los cinco primeros ejemplares del helicóptero Merlin, modernizados de la versión HM1 a la HM2.6 Estas aeronaves se han reequipado al Escuadrón 824, ubicado en la Base Aeronaval de Culdrose, en el extremo sur de Inglaterra, con el propósito de servir como unidad de entrenamiento. Esta nueva versión es producto del Merlin Capability Sustainment Programme (MCSP), desarrollado y liderado por la empresa estadounidense Lockheed Martin, en colaboración con AgustaWestland, fabricante de los helicópteros. Las modificaciones incluyen el paso a una arquitectura abierta de los sistemas electrónicos para facilitar la implementación de mejoras futuras, una renovada cabina de vuelo con pantallas planas de amplias dimensiones, mejoras en los sensores radar y sonar, así como en la capacidad para procesar información. Del total de 44 Merlin recibidos originalmente por la Marina Real entre 1998 y 2002, 30 pasarán por este programa de modernización. Se espera que el nuevo modelo alcance su plena capacidad operacional a fines de 2014.

REPUBLICA DE CHINA

Nuevos aviones de patrulla marítima

El 25 de septiembre, la Armada de la República de China recibió el primero de doce aviones de patrulla marítima P-3C Orion, adquiridos en el 2007 a los Estados Unidos por un total de $1.960 millones.7 Dado que la línea de producción de estas aeronaves cerró en 1995, se tomaron ejemplares retirados para su modernización y puesta en servicio. Se espera que las entregas se completen el 2015, con lo cual se podrá retirar del servicio a

los S-2 Tracker, en servicio desde fines de la década de 1970. Tal renovación debe entenderse en el marco del rápido proceso de expansión de la Armada de la República Popular China, país que no reconoce la existencia de la República de China en la isla de Taiwán. Los P-3C cuentan con modernos sensores que les permiten detectar, rastrear y atacar submarinos, lo que los convierte en una importante herramienta frente al más de medio centenar de submarinos en servicio en la República Popular.



Un P-3C de la Marina estadounidense sobrevuela un submarino soviético en 1985; una escena que podría repetirse en el Mar de China con nuevos actores. Crédito: US Navy.

SIRIA

Crisis en el Medio Oriente

A fines de agosto, el uso de armas químicas por parte del presidente sirio Bashar al-Asad contra la población de su propio país, desató una crisis internacional de gran magnitud. El Gobierno de los Estados Unidos amenazó con una intervención militar en represalia por los ataques, para lo cual desplegó los destructores "Barry" (DDG-52), "Stout" (DDG-55), "Ramage" (DDG-61), "Mahan" (DDG-72) y "Gravely" (DDG-107), de la Clase Arleigh Burke, en el Mediterráneo oriental. Estos buques cuentan con alrededor de un centenar de misiles cada uno; entre ellos, misiles crucero BGM-109 Tomahawk



La fragata "Chevalier Paul" (D621); al fondo, el portaaviones "John C. Stennis" (CVN 74). Crédito: US Navy.

y misiles antiaéreos Standard SM-2. En caso de necesidad, estos podrían haber sido apoyados por los portaaviones "Harry S. Truman" (CVN-77) y "Nimitz" (CV-68), que se encontraban en el Mar Arábigo y el Océano Índico, respectivamente.8 En un gesto de apoyo a la postura norteamericana, el Gobierno francés envió a la región a la fragata "Chevalier Paul" (D621), armada con 48 misiles antiaéreos Aster 15 y Aster 30, y alistó el portaaviones "Charles de Gaulle" (R91) en el puerto de Tolón para una posible salida.9



El destructor "Almirante Panteleyev". Crédito: US Navy.

En respuesta a estos movimientos, el Gobierno de Rusia dejó en claro su oposición a cualquier intervención en Siria, con el envío al Mediterráneo oriental del crucero "Moskva", de la Clase Slava; el destructor "Almirante Panteleyev", de la Clase Udaloy; los buques de desembarco "Minsk" y "Novocherkassk", de la Clase Ropucha, y el buque de Inteligencia "Priazov'ye", de la Clase Vishnya.10 Entre las armas que portan estos navíos destacan los 16 misiles antibuque P-500 Bazalt, montados en el crucero "Moskva", por sus características, que incluyen un alcance superior a los 500 kilómetros, una velocidad de Mach 2.5 y una cabeza de combate de alrededor de una tonelada. Afortunadamente, la crisis llegó a su solución, tras la aceptación por parte del Gobierno sirio de la destrucción de su arsenal de armas químicas, bajo supervisión de las Naciones Unidas.

Bibliografía

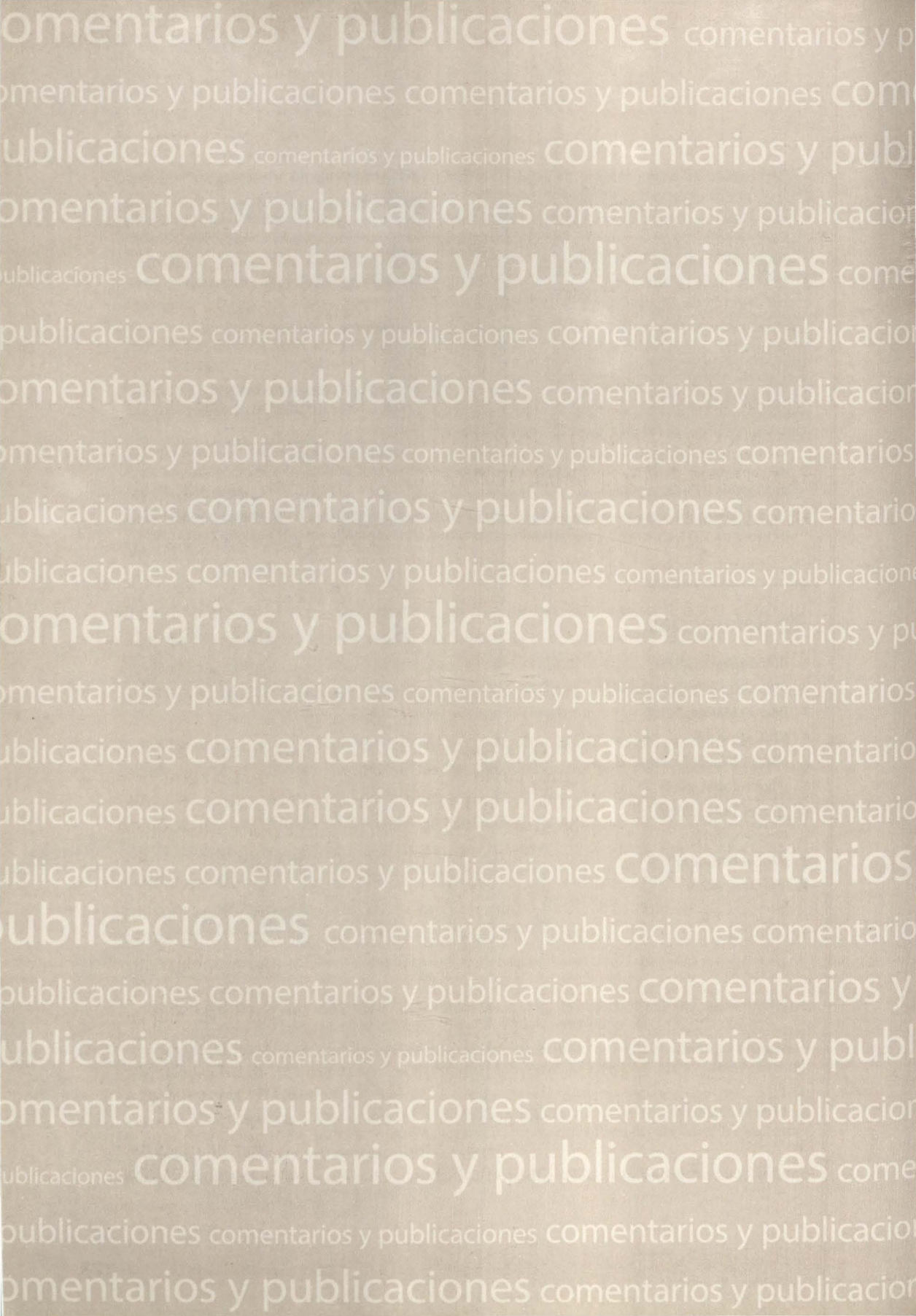
1. BAE Systems. (21 de junio de 2013). Araguari Joins the A Class. Recuperado el 20 de julio de 2013, de http://www.baesystems.com/article/BAES_159010/araguari-joins-the-a-class
2. Flightglobal. (24 de julio de 2013). Royal Navy stands up first Merlin HM2 squadron. Recuperado el 18 de agosto de 2013, de http://www.flightglobal.com/news/articles/pictures-royal-navy-stands-up-first-merlin-hm2-squadron-388657/
3. MBDA Missile Systems. (7 de octubre de 2013). MBDA's Sea Ceptor Air Defence System Selected for Royal New Zealand Navy's ANZAC Frigate Upgrade. Recuperado el 15 de octubre de 2013, de http://www.mbda-systems.com/mediagallery/#/news/3144
4. Mer et Marine. (7 de octubre de 2013). Atlantique 2: Un premier contrat de rénovation à 400 millions.

Recuperado el 20 de octubre de 2013, de http://www.meretmarine.com/fr/content/atlantique-2-un-premier-contrat-de-renovation-400-millions

5. Mer et Marine. (30 de agosto de 2013). Le Chevalier Paul met le cap sur la Méditerranée orientale. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.meretmarine.com/fr/content/le-chevalier-paul-met-le-cap-sur-la-mediterranee-orientale
6. OCCAR. (junio de 2013). Italian FREMM FOC GP Carlo BERGAMINI delivered to the Italian Navy. Recuperado el 29 de julio de 2013, de http://www.occar.int/265
7. People's Daily Online. (14 de octubre de 2013). PLAN's taskforce conducts maritime joint exercise with Chilean Navy. Recuperado el 20 de octubre de 2013, de http://english.people.com.cn/90786/8424217.html
8. Reuters. (29 de agosto de 2013). If U.S. strikes Syria, destroyers likely to deliver the blow. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.reuters.com/article/2013/08/29/us-syria-crisis-usa-weapons-factbox-idUSBRE97S11R20130829
9. Reuters. (6 de septiembre de 2013). Russia sends more naval ships to Syrian coast. Recuperado el 20 de septiembre de 2012, de http://www.reuters.com/article/2013/09/06/us-syria-crisis-russia-ship-idUSBRE9850OH20130906
10. Taipei Times. (26 de septiembre de 2013). First P-3C arrives at Pingtung base. Recuperado el 15 de octubre de 2013, de http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2013/09/26/2003573053.

Referencias

1. (BAE Systems, 2013)
2. (People's Daily Online, 2013)
3. (Mer et Marine, 2013)
4. (OCCAR, 2013)
5. (MBDA Missile Systems, 2013)
6. (Flightglobal, 2013)
7. (Taipei Times, 2013)
8. (Reuters, 2013)
9. (Mer et Marine, 2013)
10. (Reuters, 2013)

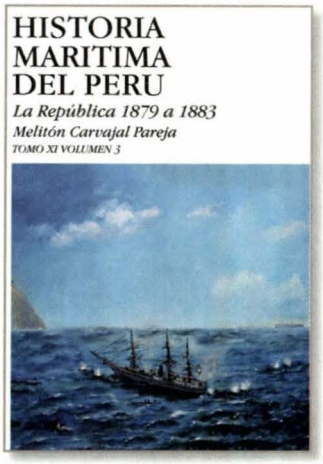

comentarios y publicaciones



SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Melitón Carvajal Pareja

Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883. Tomo XI, Volumen 3.



Lima; Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2013.

952 p. ilus, mapas, planos, retratos

Tenemos entre manos, acabado de salir de la imprenta, el tercer y último volumen del libro del Contralmirante Melitón Carvajal sobre la Guerra del Pacífico. Corresponde al capítulo titulado "El inicio de la desintegración territorial". Los dos anteriores volúmenes introdujeron al lector en la guerra naval durante la conflagración, hasta el Combate de Angamos. El tema del presente libro comprende lo que acontece en esta parte de la costa del Pacífico Sur Oriental, con Chile a cargo del control del mar, aprestándose para iniciar al fin la última fase de su campaña: el desembarco de sus tropas para el gran asalto por tierra. Entre el Combate de Angamos y la marcha del Ejército Expedicionario el 28 de octubre, han pasado veinte días. Aquí empieza la obra, con los prolegómenos del asalto anfibio en Pisagua, y continúa hasta el final de la guerra. En las primeras cincuenta páginas esclarece con objetividad el motivo por el cual el país del sur va a la guerra: que existió desde un comienzo un objetivo político contra Perú, con quien entonces no compartía una frontera común y que, dice, "convalida lo consignado en las actas del Consejo de Ministros [...] en cuanto al objetivo 'remoto y ulterior', y que Balmaceda, ministro de Relaciones Exteriores, manifestaba a sus agentes diplomáticos

en el extranjero en su circular del 24 de diciembre de 1881: "El territorio salitrero de Antofagasta y el territorio salitrero de Tarapacá fueron la causa real y directa de la guerra". La Campaña de Tarapacá que estaba ad portas tenía como fin la desintegración territorial del Perú. En la página 612 revela que Chile planea destruir al Perú por cuarenta años.



Contralmirante Melitón Carvajal Pareja.

El panorama es este: el Perú no cuenta más con una Armada, empero la guerra naval todavía va a continuar, pues las fuerzas de su Marina ofrecerán aún férrea ofensiva en sus puertos bloqueados: Pisagua, Iquique, Arica y Callao. De eso trata el libro: de la doble ruptura del bloqueo de Arica: la audaz acción de Manuel A. Villavisencio a bordo de la corbeta "Unión", escena que reproduce la pintura que aparece en la cubierta del libro. De las operaciones de la lancha torpedera "Alianza" en la defensa de Arica y asalto y captura de la plaza. Del bloqueo del Callao, de los bombardeos y combates navales que aún se producirán hasta la caída de Lima. Y de las acciones de las Fuerzas Sutiles.

Con la plaza de Arica tomada, el objetivo marítimo del Almirante chileno Galvarino Riveros es el puerto del Callao. El autor describe y analiza las acciones de la mermada Marina, que se enfoca ahora en tomar medidas preventivas para defender el puerto del Callao, sitiado desde el día 10 de abril por las fuerzas chilenas. Trata sobre el primer combate naval el día 22 de abril de 1880 y cómo los ofensores no consiguen hundir la corbeta "Unión", el único buque de guerra que le queda a la Armada peruana.

Un punto que el autor va a tratar con minuciosidad es el referido a las Fuerzas Sutiles, flotilla que se crea el 21 de abril, como consecuencia del establecimiento del bloqueo del Callao. Explica cómo esas fuerzas van a jugar un papel vital en la defensa de costa —especialmente del puerto del Callao— y en las operaciones encubiertas contra las naves sitiadoras. El cuerpo está compuesto por embarcaciones a vapor de propiedad del Estado, convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales de Marina, como los Tenientes Segundos José Gálvez y Julio Benites, en la

"Independencia" y "Resguardo", respectivamente. Nos describe las acciones soterradas que mantienen a raya a las torpederas enemigas e incluso enfrentan a buques de mayor capacidad de fuego, hasta hundir el transporte "Loa" y la goleta "Covadonga".

Trata también sobre el segundo combate del Callao, el 10 de mayo de 1880, y las acciones navales que a partir de la fecha se van a desarrollar bajo la modalidad de las Fuerzas Sutiles, incluyendo la defensa submarina del Callao con torpedos y minas, y los distintos planes que se van urdiendo en diversos momentos para hundir los buques enemigos. Es el recuento y examen de las diversas acciones defensivas y ofensivas de las fuerzas peruanas y los sucesivos bombardeos al Callao, que con pertinacia lleva a cabo la flota bloqueadora, hasta el postrer bombardeo y combate el día 11 de diciembre de 1880.

Aun cuando se trata de una obra de historia marítima, y la guerra naval va a terminar el 16 de enero de 1881 con la autodestrucción de la escuadra, tras las derrotas de San Juan y Miraflores, el libro se extiende hasta el 20 de octubre de 1883, cuando se firma el Tratado de Paz. El autor manifiesta que a partir de ese punto la obra no centra su atención en las operaciones terrestres, salvo cuando hay participación de marinos, como en la defensa de Lima o la excepcional actuación de Lizardo Montero en el Gobierno Provisorio.

Sin embargo, en lo referido a los intereses marítimos, el tema de los puertos y aduanas durante la guerra y la ocupación, ocupa un especial espacio y atención. Siendo que hasta ahora no se tenía un cabal conocimiento de lo que ocurría en los puertos, centros activos de la vida económica del país, pone bajo su lupa examinadora a los principales puertos: Paita, Pisco, Callao y Mollendo. ¿Qué pasaba con el comercio marítimo, con los intereses de los países neutrales, con la vida civil en los puertos? Observa también cómo el gobierno de ocupación manejó la administración aduanera y los cambios que efectuó para optimizar las operaciones, a fin de conseguir mayores dividendos de la aduana del Callao, de los puertos bajo la dependencia de la misma y de la Empresa del Muelle Dársena, para provecho de Chile.

Con este volumen culmina la trilogía de la guerra marítima de la gran conflagración del Pacífico. Un acucioso, ordenado y docto estudio a la luz de fuentes inéditas que se aúnan a una amplia bibliografía que se ha dado a conocer en los últimos años. El Almirante Carvajal aborda los complejos temas de la guerra en el mar, ubicándolos en el contexto político, económico y militar, sin perder de vista los aspectos sociales, geográficos, de Derecho Internacional y tecnológico comprometidos en el evento. Nos sorprende la

gran capacidad comparativa y de síntesis del Almirante Carvajal, así como su decantado juicio crítico. A lo largo de la obra aparecen en varias oportunidades cronologías que proporcionan un ajustado panorama de los eventos; por ejemplo: las operaciones navales chilenas, entre noviembre de 1879 y febrero de 1880. Son también sumamente útiles los resúmenes en forma de cuadros, verdaderos consolidados de la información que maneja. Por otra parte, el lector no podrá menos que agradecerle la aclaración de múltiples términos profesionales o en desuso, que para el neófito resultarían hoy incomprensibles. Saludamos la culminación de este extraordinario trabajo, fruto de veinte años de investigación, que esclarece aspectos desconocidos de esa confrontación marítima en la que el mundo, por diversos motivos, incluidos los emocionales, mantuvo los ojos puestos por cuatro largos años.



Seguridad, tarea de todos



Teniente Segundo
ÓSCAR ENRIQUE SALMÓN SUEYRAS

Quiero empezar el presente artículo con la siguiente cita:

"La actitud personal de cada individuo frente a la prevención de riesgos es decisiva y solo conociendo bien cada riesgo, comprendiendo a fondo la medida de prevención que corresponde y asumiendo su parte de responsabilidad preventiva en la organización, se consigue un comportamiento adecuado y unos resultados tangibles". (SUVA, Caisse nationale suisse d´assurance en cas d´accidents.)

Actualmente nuestra Institución tiene entre sus diversos cometidos el proporcionar seguridad a la nación; pero, ¿es acaso que estamos realmente preparados para proporcionar dicha seguridad, contando con los estándares básicos requeridos para brindarla eficientemente?

Actualmente, a nivel nacional e internacional, se han establecido sistemas de gestión en los cuales se busca requisitos mínimos para cumplir con los estándares exigidos por las entidades reguladoras; este es el caso de la ley Nro. 29783 (LEY DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO), la misma que se rige por nueve principios básicos que toda organización debe cumplir, tal como se menciona en el artículo 2: *"La presente Ley es aplicable a todos los sectores económicos y de servicios; comprende a todos los empleadores y los trabajadores bajo el régimen laboral de la actividad privada en todo el territorio nacional, trabajadores y funcionarios del sector público, trabajadores de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú, y trabajadores por cuenta propia".*

Hace no muchos años, los encabezados de los diarios comentaban acerca de cómo una vez más, y a pesar de las tragedias vividas anteriormente, la creciente del río Rímac había arrasado las pertenencias de gente pobre que había construido viviendas en sus orillas. Eran años en los que no existía el Indeci, entidad estatal que actualmente vela por la prevención de desastres y siniestros. Lo que hoy llamamos cultura de prevención era algo desconocido, y esos reiterados desastres eran atribuidos a cualquier cosa menos a pensar que las aguas de los ríos siempre tienden a recuperar su cauce y en épocas de creciente arremeten contra lo que lo ocupa.

Clasificación de los costes y beneficios de la seguridad y salud laboral

	Ejemplos de actividades de prevención (costes preventivos)	Ejemplos de consecuencias y efectos de un accidente	Posibles análisis y evaluaciones de los costes y beneficios
Trabajadores individuales	• Utilización de Equipos de Protección Personal (EPIs). • Esfuerzos para adoptar actitudes de seguridad, además de estilos de vida y de trabajo saludables.	• Sufrimiento personal. • Sufrimiento para familiares y amigos. • Pérdida de trabajos secundarios.	• Evaluación de las actividades propias de segurndad.
Empresas	• Desarrollo de la gestión de la seguridad y salud. • Realización de inspecciones de seguridad en los lugares de trabajo. • Promoción de un clima de seguridad. • Planificación de actividades. • Medidas para mejorar las condiciones de trabajo.	• Pérdidas de producción. • Pérdidas de calidad. • Sanciones legales. • Costes asegurados y costes no asegurados.	• Evaluación de los efectos de las medidas preventivas, medida de la eficiencia. • Seguros: compensaciones y primas. • Evaluación del proceso de producción. • Análisis de costes y beneficios.
Sociedad en conjunto	• Actitudes y valores sociales. • Desarrollo de la legislación y el sistema de inspección. • Investigación, educación e información.	• Tratamiento médico y rehabilitación. • Investigación de accidentes y acciones administrativas y legales. • Actividades aseguradas. • Costes para la economía nacional. • Costes sociales.	• Evaluación de las actitudes de seguridad nacional y los programas de seguridad. • Análisis coste-beneficio de la nueva regulación.

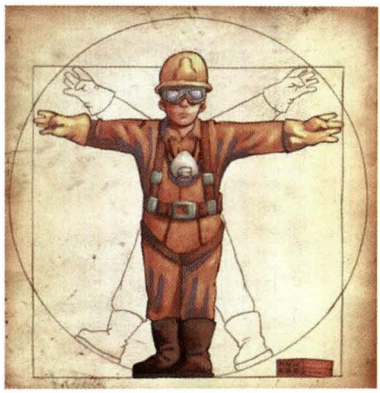
Fuente: adaptado de M. Aaltonen y A. Söderqvist (1988)

En el caso de nuestra Institución, es común observar en las diferentes unidades y dependencias que el cargo de "Jefe de Seguridad" no es considerado como principal, sino que, por el contrario, es tenido como uno adicional, y en el peor de los casos, como colateral. Esto es debido a que la Seguridad, lamentablemente en mucho de los casos, no se puede medir de manera tangible, ya que los recursos (materiales e intangibles) que se requieren tanto para la formación, equipamiento y organización, aparecen muchas veces como excesivos en comparación con los resultados obtenidos. Lo malo es que en caso de suceder un siniestro (accidente o incidente), este conlleva pérdidas inmensamente superiores al costo de la prevención.

En mi trayectoria como oficial de la Institución he podido observar diferentes políticas asociadas a la Seguridad y Salud en el trabajo. En mi primer año tuve la excelente experiencia de ser jefe de la División de Control de Averías de una unidad de primera línea, lo cual me sirvió de base para comprender la real situación que actualmente vivimos en nuestras unidades y dependencias. Un año después, al haber ingresado a la Fuerza de Aviación Naval, pude apreciar que la situación era muy diferente; que existía, según mi apreciación, una política más sólida y elaborada sobre la materia, debido a que existen mayores riesgos durante las operaciones.

Uno de los métodos básicos para poder elaborar una política de Seguridad y Salud en el trabajo consiste en elaborar una línea base (análisis) de nuestra actual situación, para lo cual los resultados obtenidos en dicho estudio deben ser

comparados con el contenido de la ley antes mencionada, así como con otros dispositivos legales pertinentes, los mismos que sirven de base para la planificación, aplicación, y como referencia para medir la mejora continua. (art. 37, ley 29783).



Los beneficios obtenidos como consecuencia de la implementación de un Sistema de Seguridad y Salud en el trabajo son múltiples, mencionando entre los principales un notable aumento del compromiso por parte de todo el personal, al elegirse dentro de la dotación un comité (para organizaciones mayores a 20 tripulantes) o un representante (para organizaciones menores a 20 tripulantes), los cuales deberán contar con la autoridad y empoderamiento que requieran para poder llevar a cabo adecuadamente sus funciones; estas serán cumplidas en base a una capacitación en la materia. Otro beneficio es el incremento en el bienestar del personal, debido a que al contar con un sistema efectivo, obtenemos personal altamente capacitado en sus funciones, con conocimientos en materia de prevención, y sobre todo con alta motivación y conciencia de seguridad, optimizando los recursos.

Así mismo, un beneficio que a título personal considero de los más importantes, consiste en que al instruir y crear una cultura de seguridad en nuestro personal, no solo obtenemos un mejor rendimiento y desempeño en sus funciones, sino que creamos un efecto multiplicador que afectará directamente a nuestra sociedad, pues dicho tripulante compartirá sus conocimientos en su hogar y entorno, puesto que es consciente de las implicancias de no aplicar el conocimiento adquirido.

El campo de la Seguridad Laboral es muy amplio; para hacernos una idea sencilla de ello, presento la siguiente cita: *"Es necesario diferenciar entre el concepto de riesgo estimado por un experto en prevención, denominado riesgo objetivo, y el que percibe el trabajador o encargado, riesgo subjetivo"*. (Gestión Práctica de Riesgos Laborales, n° 28, pág. 42, junio de 2006). Todos nosotros provenimos de diferentes formaciones y entornos culturales, en los que para algunos de nosotros un acto puede parecer muy inseguro y para otros resulta un procedimiento normal y rutinario, que no implica mayor riesgo. Lo único que puede modificar y buscar estandarizar estas percepciones subjetivas es la formación profesional del personal, teórica y práctica, destinando los recursos y medios requeridos para



ello, así como el estudio de las actitudes de los mismos, ya que A. Prades (1998) propone que para incrementar las conductas seguras de los trabajadores no es suficiente realizar actividades formativas, sino que se debe incidir en aspectos cognitivos del trabajador mediante el diseño de una intervención psicosocial de cambio de actitudes positivas hacia la seguridad laboral.

La intención del presente artículo es sensibilizarnos respecto a un tema tan importante y común, que para muchos se convierte en pendiente dentro de nuestra agenda, priorizando objetivos "más importantes", debido a la sobrecarga en nuestras agendas laborales. El tema es muy amplio, sobre todo en lo referido a la generación de actitudes positivas de prevención, que procuraré pronto compartirlas con ustedes. Considero, también a título personal, que es momento de tomar cartas en el asunto, pues los beneficios que obtendremos realmente lo merecen.

Actualmente puedo determinar que, independientemente de las funciones, sean operativas o administrativas, los riesgos, mayores en unos y menores en otros, siempre existirán, pero es deber del personal velar por la seguridad de los activos, sobre todo por el recurso más importante: el ser humano. Considero que garantizar la seguridad y la salud del personal en el desempeño de sus funciones, debe ser uno de los aspectos más importantes, así como practicar la cultura de la mejora continua en nuestros procesos a través de la constante evaluación interna de los mismos. Apliquemos una buena experiencia de los médicos, empecemos a crear lo que ellos llaman Manual de Buenos Procedimientos, sumando día tras día lo que veamos que funciona bien, plasmando en ese documento los pasos seguidos y los resultados obtenidos, no para que quede inamovible sino para que a partir de esas prácticas se continúe mejorando los resultados.

Seamos una Marina referente como organismo del Estado, sobre todo en el cumplimiento de las leyes, mejorando no solo nuestra imagen, sino nuestro clima laboral, y, como consecuencia, podremos contar con un capital humano de altísima calidad personal y profesional, preparado y motivado para cumplir con los retos que el mundo globalizado de hoy demanda.

Publicado en la Revista de Marina
Edición Julio - Agosto Nro. 4 - 1990

Capitán de Fragata Hugo Ramírez Brain

¡Déjenlos equivocarse!

"Lo perfecto es enemigo de lo bueno".

(Un sabio)

Caso típico Nº 11 – "A mi manera"

Se refiere al típico caso del Jefe que siempre desea que las cosas se hagan según su gusto, y a su justa medida. Realmente, me imagino que pocas cosas han de ser tan gratas como tener la certeza de que hasta la última coma del oficio que nos están preparando, va a ir colocada justo en el lugar en que nosotros la colocaríamos. Está de más decir que el Jefe en cuestión tiene la sana certidumbre de ser potencial miembro de la Real Academia de la Lengua, y que los 05 con que don Humberto Santillán premiaba sus exámenes de lenguaje son cosa del pasado.

Caso típico Nº 12 – "No más fallas"

Se refiere al típico caso del Jefe que no tolera cometer errores, o que, en su defecto, trata de asegurarse de que un determinado error no vuelva a repetirse. Y es que, en efecto, pocas cosas han de ser tan gratas como tener la certeza de que no se cometerá ese error que tanto tememos que se cometa. Por supuesto que el Jefe en cuestión tiene la certidumbre de que ese error pueda costarle el ascenso, y es que es preciso concentrar sus esfuerzos en evitar los errores que a sus respectivos Jefes no les gustaría conocer.

¿Casos diferentes?

Podría pensarse que los casos típicos presentados son disímiles. Sin embargo, profundizando un poco en el razonamiento, apreciaremos que tienen un común denominador: a los Jefes no les gusta que las cosas salgan mal. ¿Tiene eso algo de malo? ¡Por supuesto que no! Sucede entonces que se genera un

irresistible deseo de reducir la posibilidad de que algo salga "mal", haciendo personalmente todo aquello que se pueda. Dicho de otra forma: no permitiendo que otros hagan lo que nosotros podemos hacer mejor, o también evitando que otros cometan fallas donde nosotros no las cometeríamos.

Los casos típicos abundan: comandantes que no sueltan la maniobra, otros que ni siquiera dejan el Puente, otros que desean leer absolutamente todos los mensajes, otros que revisan varias veces un oficio, otros que elaboran personalmente todos los mensajes, otros que sancionan en directo cada falla, y otros más.

Diagnóstico

Lo que sucede es que no hemos aún aprendido a delegar en nuestros subordinados algunas de las responsabilidades que la Patria pone en nuestras manos.

Algunas definiciones atingentes

¿Qué es delegación? Es la asignación de tareas a un subordinado, acompañada de la responsabilidad de que las mismas sean correctamente ejecutadas, así como de la autoridad para alterar el proceso en marcha a favor del logro de la meta.

¿Qué se delega? Se delega la autoridad, es decir, la capacidad formal y aceptada de tomar decisiones en la administración de recursos asignados.

¿Qué pasa con la responsabilidad del superior? Se mantiene. No "reparte" algo de la suya, liberándose de ella, sino que crea nuevas responsabilidades a los subordinados. Es decir, "comparte" responsabilidades con el subordinado en los aspectos materia de delegación.

¿Qué desventajas podría tener la delegación de autoridad? Para una tarea individualmente analizada, puede tener la desventaja de que no sea ejecutada conforme a los conocimientos adquiridos, experiencia y/o inteligencia innata del Jefe.

¿Qué ventajas puede tener la delegación de autoridad? Tenga la gentileza de seguir leyendo: las descubrirá muy pronto.

El concepto clave

Para luego comprender cuál es la importancia de saber delegar autoridad, es importante mentalizar algunas ideas. La más importante de ellas considero que es la siguiente: la tarea principal del Jefe es Dirigir las capacidades de sus subordinados.

Ampliando el concepto

Me refiero a Jefes en cualquier nivel de jerarquía, Unidad, Departamento, División, más arriba, más abajo, etc. A cualquier nivel es imprescindible facilitar al subordinado los medios y el ambiente necesarios, para que desarrollen sus aptitudes y hagan uso de sus habilidades.

No creo que se trate de dirigir la ejecución del trabajo mismo; se trata, más bien, de permitir que otros lo hagan. Antaño se nos enseñaba que los Jefes debían poder hacer todo lo que sus subordinados pudieran hacer. Tal vez hace mucho era así; sin embargo, hoy en día, en una era tecnológica especializada, lo que hay que conocer de sus subordinados es lo que cada uno sabe hacer, y cómo emplear mejor esas habilidades en el cumplimiento de la misión del Jefe.

Es imposible hacerlo todo solo. No se pueden leer todos los mensajes, rehacer todos los oficios, verificar cada registro de guardia y de operación, ver trabajar a cada subordinado, enseñarles a sus oficiales a poner "cada coma en su sitio", y encima tener tiempo para pensar. Hay que dedicarle el tiempo a las labores que el Jefe debe realizar y que no puede delegar; esto es, básicamente, tomar previsiones y decisiones sobre la forma en que se emplearán los recursos (ver apéndice 1). Para la ejecución, hay buen personal, conocedores unos más que otros, de sus tareas y obligaciones.

Es imposible prevenir todas las fallas. Por cada falla que usted prevenga, habrá diez nuevas fallas listas a ocurrir. Y si lo que usted desea es prevenir que vuelva a ocurrir una falla que ya sucedió, tome en cuenta que es posible que la misma falla no vuelva a ocurrir. Aprovecho la oportunidad para sugerir que no diseñe complejos sistemas de control, que busquen evitar que se repitan fallas. Más bien, piense en cómo detectar indicios de que algo que es importante está saliendo mal.

Aceptando que no podemos hacerlo todo, y que no podemos evitar fallar, asumiremos que es menester dejarnos ayudar, confiando en la formación profesional de nuestros subordinados (ver apéndice 2). Es necesario compartir con ellos la responsabilidad en el cumplimiento de la Misión; para ello es importante aceptar las presuntas fallas y diferencias de estilo de nuestros subordinados, así como comprender que se aprende mucho con los errores, que la instantánea ineficiencia es cada vez mayor eficiencia, y que es necesario no limitar la creatividad y voluntad de aporte de cada subordinado, sino, sobre todo, mantenerlo motivado a contribuir. Comprendamos que nuestra obligación como Jefes es también facilitar su desarrollo personal, y lograr que más

adelante administren los escasos recursos del Instituto mejor de lo que nosotros lo hemos venido haciendo.

No lograremos mantener el compromiso de servicio del subordinado anulando su iniciativa. Los jóvenes de hoy son más creativos que quienes los precedimos; la necesidad les ha enseñado a administrar escasez total. Tienen muchas veces la salida que nosotros no encontramos al problema. Es importante entonces que el trabajo que realizan les agrade a ellos mismos, y no que le agrade a nuestro Jefe. El Jefe de cada uno de nosotros habrá dejado el Instituto cuando a nuestros subordinados les quede aún mucho camino por recorrer. El futuro les pertenece a los jóvenes.

Reflexión crítica

Nuestros mayores crecieron en un Instituto en el que no faltaban los materiales, repuestos y las facilidades privadas para dedicarse únicamente a estar listos a ganar la siguiente guerra exterior.

Los más jóvenes están creciendo en un Instituto en el cual, sin materiales, sin repuestos, sin un buen sueldo, tienen que ayudar a ganar la guerra interior, que es principalmente una guerra política y sicosocial, y continuar estando listos a no perder la siguiente guerra exterior. Y creo que están cumpliendo, ¿o no?

Si los mayores no han podido dejar a los jóvenes un Instituto adaptado a los dinámicos cambios de la época; más crudamente, si no dejamos a nuestros jóvenes una mejor institución que la que recibimos, ¿no será acertado dar una oportunidad de participar en la administración del futuro institucional, a quienes lo han de vivir?

Concretando en términos de delegación de autoridad

¿Cómo garantizar que nuestros subordinados hagan buen uso de su autoridad, especialmente si es que hemos delegado en ellos parte de la nuestra? Estandarizando y reforzando nuestra escala de valores morales. El límite de lo que debemos permitir aportar a nuestros subordinados debe estar dado por lo que es moralmente aceptable y pragmáticamente eficiente. ¡El límite de la creatividad no está reglamentado! Aprovecho la oportunidad para sugerir que no se apegue a los reglamentos para encontrar soluciones a problemas imprevistos. Si es eficiente, y no es inmoral, hágalo.

La fórmula estándar que propongo para iniciar una adecuada delegación, aplicable a un subordinado promedio (es decir, que tenga dos dedos de frente y tenga sobre todo simplemente deseos de hacer bien las cosas y contribuir al éxito de su gestión), es:

Defina claramente la meta que el subordinado debe lograr (esto incluye plazo y medios disponibles).

Explicite qué es lo que NO debe hacer el subordinado.

Indique claramente (sin necesariamente decírselo al subordinado) cómo va a controlar los avances y el cumplimiento de la tarea.

Dé la orden, y pase al siguiente problema.

Finalmente, y a riesgo de caer en exceso pesado, dejo algunas ideas para la reflexión:

Es importante conocer las habilidades y limitaciones del subalterno.

La delegación de autoridad tiene una función pedagógica.

El exceso de control desmotiva al subordinado.

A medida que pasan los años, a usted le quedan menos fuerzas.

Delegue o no delegue, usted sigue siendo el responsable.

Solo vive el problema quien tiene responsabilidad en su solución.

Usted vive el problema, quien tiene responsabilidad en su solución.

No debe sancionarse cada error: mantenga el entusiasmo para la acción.

Sobre todo, recuerde que: lo perfecto es enemigo de lo bueno.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

7 Director Contralmirante Javier Gaviola Tejada

ESPECIAL / "150 AÑOS DE LA PRESENCIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA AMAZONÍA"

13 "JULIO VERNE EN LA AMAZONÍA"
Autor: Contralmirante Eduardo Reátegui Guzmán

27 LA CONQUISTA AÉREA DE LA SELVA: LÍNEA AÉREA NACIONAL DEL ORIENTE, UN LOGRO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Autor: Capitán de Corbeta Juan Carlos Patiño Ponce

INFORMATIVO

37 RESPONSABILIDAD SOCIAL, TAREA DE TODOS
Autor: Teniente Primero Claudia Rojas Acat

43 EL LÍDER Y LA INTELIGENCIA SOCIAL
Autor: Capitán de Fragata Luis Jesús Torres Montoya

49 EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO Y SU INFLUENCIA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Autor: Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

65 SOCIEDAD Y ESTADO: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO MARÍTIMO NACIONAL
Autor: Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

73 ESTRATEGIA DE LA SEGURIDAD EN POLÍTICA NACIONAL DE INCLUSIÓN SOCIAL: PROSPECTIVA VIABLE
Autor: Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

93 LA CADENA DE VALOR EN LA INDUSTRIA NAVAL DEL PERÚ
Autor: Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal

103 UNA FELIZ TOMA DE DECISIONES
Autor: Capitán de Fragata (r) Enrique Llosa Rojas

PANORAMA

109 UNA APROXIMACIÓN A LOS PROCEDIMIENTOS ATÍPICOS DE LA GUERRA
Autor: Capitán de Fragata Enrique Tapia Meléndez

119 ANÁLISIS DE LA VICTORIA LEGAL ESPAÑOLA SOBRE ODYSSEY MARINE EXPLORATION (OME)
Autor: Licenciado en Derecho Héctor López Aréstegui

129 LA ECONOMÍA DEL TERRORISMO EN EL PERÚ: UN PLANTEAMIENTO TEÓRICO
Autor: Capitán de Navío Aníbal Cueva López

143 LA INTELIGENCIA EL ENEMIGO IRREGULAR Y ALGUNAS IDEAS SOBRE SU CENTRO DE GRAVEDAD
Autor: Capitán de Corbeta Jorge Montoya Ruibal

159 LÍDERES Y GERENTES EN RELACIÓN A LA ESTRATEGIA
Autor: Capitán de Fragata Eduardo Martín Sueyras Valverde

167 FUSILEROS, UN ARMA DECISIVA EN EL COMBATE
Autor: Teniente Segundo Juan Carlos Tello Núñez

173 CONFERENCIA PRONUNCIADA EN EL CENTRO NAVAL DE BUENOS AIRES EL 10 DE OCTUBRE DE 2013. "ALMIRANTE MIGUEL GRAU, HÉROE Y CABALLERO DEL MAR"
Autor: Licenciado en Historia Carlos María Martínez

193 ASTILLERO CAMMELL LAIRD: PRIMERA CEREMONIA EN HONOR DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERÚ MIGUEL GRAU SEMINARIO Y SU GLORIOSO MONITOR "HUÁSCAR" EN EL REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE
Autor: Contralmirante Guillermo Hasembank Rotta

199 EL VALOR DE LA GUERRA SIN FUSILES EN EL PERÚ
Autor: Teniente Primero Gabriel Donayre Montesinos

HISTORIA

209 UNA HISTORIA INOLVIDABLE: 03 DE JULIO DE 1880
Autor: Capitán de Navío José Ricardo Valega Canepa

213 LA INSURRECCIÓN NAVAL DEL 3 DE OCTUBRE DE 1948
Autor: Licenciado en Historia Jaime Miguel Taype Castillo

235 UN EPISODIO INÉDITO EN LA GUERRA CON CHILE: LA MOVILIZACIÓN DE ARMAS DESDE EUROPA HACIA EL PERÚ (1882 – 1883)
Autor: Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

245 EL COMBATE DE ANGAMOS: EPOPEYA DE BIZARROS, CABALLEROS DEL MAR A BORDO DEL "HUÁSCAR"
Autor: Licenciado en Historia Jorge Eduardo Castro Tamayo

NACIONAL

251 ACTUALIDAD NACIONAL
Autor: Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

265 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Autor: Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

275 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Autor: Sra. Esperanza Navarro Pantac

279 SEGURIDAD, TAREA DE TODOS
Autor: Teniente Segundo Oscar Enrique Salmón Sueyras

283 ¡DÉJENLOS EQUIVOCARSE!
Autor: Capitán de Fragata Hugo Ramirez Brain


MARINA DE GUERRA DEL PERU