Año 107 / número 1 - 2014

Revista de Marina



REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 1 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 1 - 2014

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Jorge Paz Acosta

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

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. Carlos Gamarra Elías
Calm. Jorge Brousset Barríos
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
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, anexo 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: 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.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / VELAS LATINOAMÉRICA 2014

7 VELAS LATINOAMÉRICA 2014

INFORMATIVO

19 PUNTO DE VISTA SOBRE LA CIENCIA DE GOBIERNO Y CONSOLIDACIÓN NACIONAL

Contralmirante Raúl Parra Maza

31 PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES. RUMBO A UNA EFECTIVA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DE ESTADO.

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

53 ANÁLISIS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LA AMAZONÍA

Teniente Primero Franco Piazzini Santillana

PANORAMA

65 EMPLEO DE LAS OPERACIONES DE INFORMACIÓN COMO ARMAS OFENSIVAS

Capitán de Navío Alberto Abraham Arnillas Brender

77 LA ISLA QUE SE RESISTE A MORIR

Estudiante de Ciencias de la Comunicación UPC Alonso Cantuarias De las Casas

81 LA ISLA SAN LORENZO EN EL INICIO DE NUESTRAS RELACIONES DIPLOMÁTICAS CON ESPAÑA

Licenciado en Derecho Héctor López Aréstegui

93 EVALUACIÓN AL CONTENIDO DE LA OBRA "EL MAR PERUANO Y SUS LÍMITES" – 1977

Contralmirante Hugo Verán Moreno

99 LIMA, SEDE DE LA CUMBRE MUNDIAL DE CAMBIO CLIMÁTICO DE LAS NACIONES UNIDAS (CMNUCC-COP 20)

Teniente Primero Rosario Pajares Mac Leod

HISTORIA

107 DISCURSO DE ORDEN EN SESIÓN SOLEMNE DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD DE LA INDEPENDENCIA VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES CALIFICADOS DE LA PATRIA, POR LA CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y CXXXIV ANIVERSARIO GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

Vicealmirante Javier E. Bravo Villarán

117 EL COMBATE Y LOS COMBATIENTES EN ABTAO

Capitán de Fragata y Doctor en Historia Jorge Ortiz Sotelo

127 TRASFONDO HISTÓRICO Y SOCIAL QUE CREARON A LA ARMADA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.- FINALES DEL S. XIX E INICIOS DEL S. XX

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

NACIONAL

144 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

158 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

171 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

176 IQUITOS Y LA MARINA DE GUERRA: 150 AÑOS

Vicealmirante Alfredo Palacios Dongo



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Hace cuatro años, en el 2010, tuvo lugar el encuentro y regata internacional de grandes veleros que llevó por nombre *"Velas Latinoamérica"*. En esa oportunidad se acordó que los países participantes en dicho evento se volvieran a reunir en el 2014. Tan feliz iniciativa, se ha cumplido exitosamente, esta vez organizada por la Armada Argentina que, al mismo tiempo, conmemora el bicentenario del combate naval de Montevideo, en que los buques patriotas derrotaron a los realistas. Este fue un hecho de gran importancia en el proceso libertario de la República Argentina.

En *Velas Latinoamérica 2014* -nombre del encuentro de este año- han participado mayoritariamente buques escuela de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Venezuela; en total ocho veleros, pues dos eran argentinos. Su arribo al Callao, el 24 de abril último, donde permanecieron hasta el día 28, fue una verdadera fiesta de fraternidad, camaradería y entusiasmo que alcanzó niveles realmente descollantes, no solo a nivel naval y oficial, sino también entre el numeroso y variado público de nuestro país que visitó los grandes veleros donde fueron cordialmente recibidos por amables anfitriones. Del Callao partieron rumbo a Guayaquil, cruzarán el Canal de Panamá, llegarán a Cartagena de Indias, luego a la Guaira, para proceder a Santo Domingo y arribar, finalmente, a Veracruz el 18 de junio. Como vemos, un verdadero periplo de confraternidad americanista.

Aunque con el correr del tiempo y el consiguiente avance de la tecnología los buques, tanto de guerra como de uso civil, son inmensas estructuras que en algunos casos se propulsan hasta por energía nuclear, la airosa imagen de los veleros sigue despertando admiración y entusiasmo, constituyéndose también en renovada fuente de inspiración artística en sus más variadas formas. Gracias a los buques de vela se realizaron notables descubrimientos geográficos, como el de América, y los océanos quedaron abiertos a todos los hombres, convirtiéndose en las principales vías de las relaciones intercontinentales. Barcos de vela llevaron a millones de seres humanos a colonizar lo que hoy son grandes países, como por ejemplo Estados Unidos, Australia y las múltiples naciones Iberoamericanas.

Hasta comienzos del siglo XIX la arquitectura naval, sobre todo de las potencias europeas, construyó veleros de gran tamaño y comodidad tanto para el transporte de pasajeros, de carga o de guerra. Estas últimas, mayoritariamente, fueron fragatas. Las condiciones marineras y la maniobra de esas naves exigían una consumada pericia de parte de sus capitanes y su tripulación. Era necesario tener conocimientos teóricos y prácticos, habilidad y valor para disponer el aparejo para hacerse a la mar. Como se sabe, el aparejo es el conjunto de mástiles, vergas, perchas, velas, jarcias, cordaje, etc., que el buque necesita para avanzar impelido por el viento. Estos nombres de objetos y maniobras le dan una característica muy especial, entrañable, única, al vocabulario de los hombres de mar y se conserva en los veleros que nos han visitado.

Una de las funciones más importantes de los veleros es la de servir como buques escuela. Allí los jóvenes cadetes, como si hubieran sido mágicamente transportados a épocas pretéritas, inician el dialogo eterno con el mar, el viento y todos los misterios insondables de los océanos. Allí están sujetos al azar de los vientos que a veces los impulsa raudamente y, en otras ocasiones, los encalma por tiempo indefinido. Allí se confraterniza efectuando duras tareas, se hace cada vez más fuerte el espíritu institucional, la camaradería adquiere hondos matices de fraternidad que dura toda la vida.

El Perú, desde hace más de un siglo, realizó fallidos esfuerzos para poder contar con un buque escuela. Finalmente, este deseo se ha convertido en inminente realidad. En los astilleros del SIMA, ochocientos hombres altamente capacitados vienen construyendo el buque escuela *Unión*. Lleva ese nombre en recuerdo y homenaje a la veloz corbeta que junto al monitor *Huáscar* libró la campaña naval de 1879. El *Unión* será un velero con capacidad de transportar 25 oficiales, 86 tripulantes y 134 marineros en fase de instrucción. Nuestros hábiles artesanos vienen trabajando con notable pericia madera traída de Madre de Dios y Pucallpa.

El buque escuela *Unión*, además de ser incomparable aula para la formación práctica del personal naval, contará también con espaciosos ambientes donde se podrán armar exposiciones de nuestros productos nacionales, artesanía, obras de arte, objetos arqueológicos, etc. En suma, una verdadera embajada flotante que en cada puerto extranjero pondrá en vigencia y valor la marca Perú, en sus más variadas y valiosas características. De esta manera, nuestra Marina de Guerra, en un corto plazo, podrá sumarse a los países hermanos que ya cuentan con buques de esta clase. Con patriótico orgullo podremos ver en el mar la silueta alada, silenciosa, bella, del *Unión*, que a cada instante nos enviará un mensaje impulsado por el viento de sus blancas velas: la Marina es de todos los peruanos, la Marina está en todo momento al servicio del Perú.



Especial: Velas Latinoamérica 2014



BUQUE: "FRAGATA LIBERTAD"

TRIPULANTES: 300
VELAS: 2650 M² (27 VELAS)
DATO: ES EL DE MAYOR TONELAJE 3.765 TONS.

ARGENTINA



BUQUE: "ICE LADY PATAGONIA II"

TRIPULANTES: 15
VELAS: 450 M² (4 VELAS)
DATO: DISEÑADO POR EL INGENIERO NÉSTOR VÓLKER Y CONSTRUIDO EN ALUMINIO

ARGENTINA



BUQUE: "CISNE BRANCO"

TRIPULANTES: 50
VELAS: 2195 M² (32 VELAS)
DATO: EN EL 2000 NAVEGÓ DESDE LISBOA A RÍO, CELEBRANDO LOS 500 AÑOS DE BRASIL

BRASIL



BUQUE: "ESMERALDA"

TRIPULANTES: 336
VELAS: 2872 M² (29 VELAS)
DATO: HA CRUZADO EL CABO DE HORNOS EN VARIAS OPORTUNIDADES

CHILE



BUQUE: "GLORIA"

TRIPULANTES: 130
VELAS: 1693,63 M² (23 VELAS)
DATO: EL BAR DE LA CÁMARA FUE HECHO CON LA CHIMENEA DE UN BUQUE ALEMÁN

COLOMBIA



BUQUE: "GUAYAS"

TRIPULANTES: 220
VELAS: 1410 M² (23 VELAS)
DATO: FUE BAUTIZADO EN HONOR AL 1ER BARCO A VAPOR HCHO EN SUDAMÉRICA

ECUADOR



BUQUE: "CUAUHTÉMOC"

TRIPULANTES: 276
VELAS: 2368 M² (23 VELAS)
DATO: FUE CONSTRUIDO EN LOS ASTILLEROS CELAYA DE BILBAO, ESPAÑA

MÉXICO



BUQUE: "SIMÓN BOLÍVAR"

TRIPULANTES: 175
VELAS: 1850 M² (26 VELAS)
DATO: SUELE HACER MUESTRAS DE TRADICIONES VENEZOLANAS EN CADA PUERTO.

VENEZUELA

Velas Latinoamérica 2014

Esta aventura en la mar se realizó en el puerto del Callao del 24 al 28 de abril con 8 veleros de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Venezuela, con el objetivo de estrechar vínculos de amistad y confraternidad.

El arribo de estas naves fue impresionante y su estadía se constituyó en días de fiesta y de júbilo. Los veleros navegaron juntos hacia otros puertos dejando nostalgia pero sumando alegrías, por que pronto en el Perú, tendremos un gran velero: el Buque Escuela Unión, que hará realidad un anhelo centenario.



Con la proa firme.



Bienvenida en el Callao.



Amistad para todos los pueblos del mundo.



Temple y serenidad.



Capacidad técnica, trabajo en equipo y compromiso.



Simpatía en cada puerto donde se recala.



Impregnados de la sal de todos los océanos.



Genuina demostración de profesionalismo.



Faenas marineras.



Blancas velas, cálido mensaje de paz y amistad.



Un deseo de buenos vientos.



Amistad para todos los pueblos del mundo.



Empapados de tradiciones y experiencias.



Desplegando sus velas, dejando en su estela un mensaje de paz.

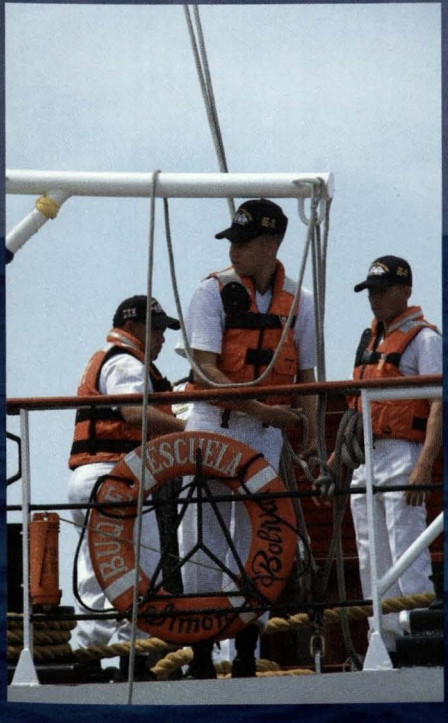


Huellas de sal y viento.

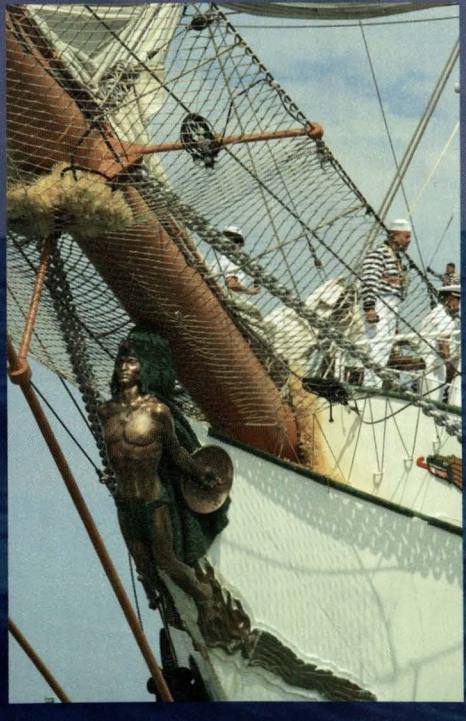
Velas Latinoamérica 2014



Libertad en el Mar



Capacidad técnica, trabajo en equipo y compromiso



Artes del mar y la navegación en sus cubiertas.





Contralmirante
RAÚL PARRA MAZA

Puntos de vista sobre la Ciencia de Gobierno y consolidación nacional



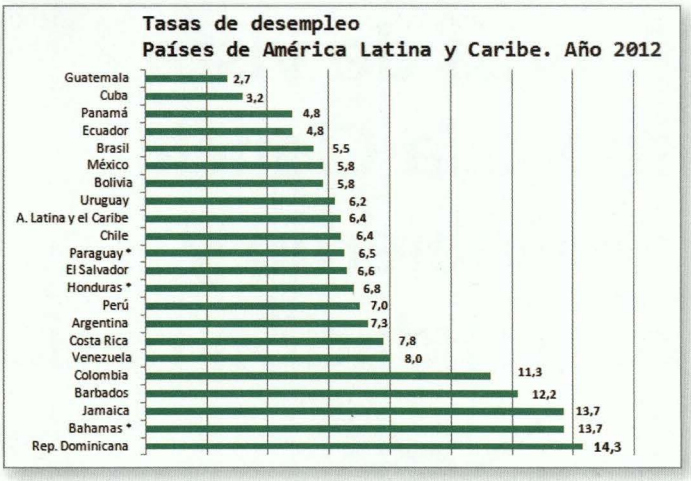
Introducción

En el Perú han habido, casi regularmente, foros oficiales y mediáticos alentando probabilidades de éxito a favor de la lucha contra el subdesarrollo, así como de atraer capitales e inversiones, salvaguardar el crecimiento económico social, consolidar la apertura de mercados y garantizar la trascendencia segura de la vida nacional.

Sin embargo, también han habido variados foros de impaciencia dados por la inestabilidad social e índices de corrupción y violencia generados por las existentes y preocupantes situaciones políticas, económicas y sociales de la realidad, que no son alentadoras.

Todo ello se deriva de causas acumuladas que actualmente se muestran a lo largo y ancho de nuestro biodiverso país, donde la mayoría de las instituciones adolecen de una precaria o baja eficiencia para sostener el desarrollo inclusivo, generar estabilidad y promover inversiones, situación que no permite un régimen de crecimiento socioeconómico con una aceleración apropiada, articulada y equilibrada, coherente con los intereses nacionales.

Para resolver estas carencias con la prioridad debida, se hace imprescindible elevar progresivamente la calidad institucional pública y privada mediante reformas que garanticen el fiel reconocimiento de méritos en base a evaluaciones, así como generar capacitaciones que perfeccionen la burocracia y la potenciación de cuadros profesionales y técnicos para promover y ejecutar proyectos de infraestructura de moderna generación en el país. Al mismo tiempo, dotar de mayor calidad moral e idónea para la estabilidad jurídica en todo el accionar público y privado y eliminar las trabas y cuellos de botella que afectan los procesos de bienestar y seguridad del Estado.



Respecto del capital humano laboral, se hace necesario mejorar sus capacidades técnicas básicas en paralelo con una efectiva y eficaz nutrición, educación y salud, así como asegurar sus inserciones en el estamento laboral.

Sobre la infraestructura, se requiere proyectar y ejecutar actividades encaminadas a mejorar las vías de circulación terrestre nacional, regional y local, con intervinculación aeroportuaria y portuaria marítima, fluvial y lacustre, así como ampliar los servicios de energía interconectada. Todo ello, proporcionando mecanismos innovadores a partir de financiamientos privados, a través de asociaciones público-privadas, con profundización del uso de mercado nacional e internacional de capitales como fuente de recursos.

Adicionalmente, es necesario realizar progresivamente los cambios en las políticas económicas y sociales que incidan en los comportamientos de los sectores productivos, de manera que la formalización de las actividades productivas y de servicios no sea onerosa y la conducta de informalidad no signifique baja productividad e incipiente y transitorio crecimiento.

Para todo ello, se considera muy útil establecer políticas de incentivo favorables a las empresas con alto índice de actividades productivas y, paralelamente,

dar impulsos sostenidos al desarrollo inclusive mediante las medianas y pequeñas empresas, con simplicidad de procedimientos tributarios, y también, que cuenten con herramientas financieras y un acceso integral al seguro de la salud a menores costos.

Asimismo, y de igual manera, se debe combatir las actividades ilegales en los sectores de minería, contrabando, tala furtiva, trata de personas, accionando no solo desde el Estado sino desde las mismas empresas.

Sobre la inversión externa, la persistencia de las grandes brechas económicas y sociales entre los ámbitos urbano y rural, referidas a la indigencia e ignorancia acumulada y la falta de equilibrio complementario entre las industrias extractivas y las renovables, perjudican la imagen del país en el exterior, obstaculizando la satisfacción de los términos de referencia requeridos para promover a los inversionistas con la transparencia adecuada en aspectos macroeconómicos. En este sentido, se hace necesaria la utilización de consultorías idóneas, tanto nacionales como extranjeras.

En medio de este esquema de la situación del país, es vital atender los requerimientos y necesidades de bienestar, de logística y de operatividad de la protección y defensa de los intereses, con medios y capacidad suficientemente sólida, oportuna y disuasiva, que garanticen la paz, estabilidad y trascendencia del Estado peruano.

La paradoja de la realidad peruana

¿Por qué un país con tantas riquezas naturales, obtiene tan bajos y mediocres resultados en términos de desarrollo político, económico, social y de protección de sus intereses nacionales, regionales y locales? Esta es la primera interrogante que aflora de la imagen del Perú.

Sabemos que el mercado global está caracterizado por un considerable consumo de materias primas; también conocemos que el Perú es productor de cobre, plomo y plata, en un nivel que lo coloca cuarto en el mundo y segundo en América Latina; en estaño y zinc tercero en el mundo y primero en América Latina; en bismuto segundo en el mundo y primero en América Latina; y en oro octavo en el mundo y primero en América Latina.

A este potencial minero hay que sumar la producción pesquera: segunda en el mundo, y que puede ser primera en América Latina. Hay que tener en cuenta, además, que el Perú forma parte del exclusivo grupo de ocho países con mayor

"Las estadísticas socioeconómicas revelan la siguiente realidad, que puede ser grandemente perfectible: nuestro país ocupa en el "Índice de Desarrollo Humano" el puesto 78 entre 173 países, ubicándose en el tercio inferior en Latinoamérica".

biodiversidad en el planeta, gracias a la gran variedad de pisos ecológicos y de climas, que generan una pródiga megadiversidad en flora y fauna, tanto que podemos decir entonces que la naturaleza ha sido generosa con el Perú.

Asimismo, sabemos que a los recursos naturales hay que agregarles el valor productivo proveniente del capital humano para el desarrollo competitivo e innovador, aprovechando el potencial con que cuenta el pueblo peruano, heredero de una cultura milenaria de más de cinco mil años, la que quizás sea la primera experiencia en América de construir un Estado.

El aprovechamiento real y eficiente de las bondades del patrimonio, distribuidos en el Mar, Costa, Andes, Amazonía y Altiplano peruanos, así como la protección que requieren, es parte del gran problema por resolver.

Al respecto, es oportuno que preguntemos en la sociedad organizada y sobre todo a las élites: ¿qué proyecto de evolución estable y próspera se ha venido aplicando en el Perú, teniendo este excepcional potencial material y espiritual?

No cabe duda que cualquier gerente de mediano talento podría lograr grandes resultados con los ingentes recursos disponibles. Lo grave siempre ha sido que un país que contenga un patrimonio potencial, material y cultural para forjar y trascender con su proyecto de nación, no cuente con una disponibilidad suficiente de profesionales y políticos de calidad, capaces de superar la inestabilidad política, económica y social endémica, así como las vulnerabilidades que de ellas se generan. Y este es el gran desafío.

Las estadísticas socioeconómicas revelan la siguiente realidad, que puede ser grandemente perfectible: nuestro país ocupa en el "Índice de Desarrollo Humano" el puesto 78 entre 173 países, ubicándose en el tercio inferior en Latinoamérica. De 30 millones de habitantes, 13 millones (43%) viven en estado de pobreza, 17% de los cuales en estado de pobreza extrema, debido a la falta de una eficiente articulación de la planificación nacional, regional y local.

También, el 72.3% de la población está concentrado en las zonas urbanas, especialmente en la Costa, con una tendencia al despoblamiento del interior del

país. De los 16 millones que forman la población económicamente activa, 52% está subempleado y 18% en desempleo abierto.

El promedio de años de escolarización es de 7.6, la tasa de analfabetismo es de 9.5, y el 19.4% de pobladores del área rural no tiene un mínimo nivel educativo. La tasa de mortalidad infantil es de 31.6 por cada mil habitantes, la más alta de Latinoamérica. Sabemos bien que estos números no son abstractos.

Índice de Desarrollo Humano (IDH) América Latina, 2005-2012
Valor y Tasa de Cambio

País	Clasificación según el IDH en 2012	Valor IDH		Tasa de cambio 2005-2012
		2005	2012	
Argentina	45	0,771	0,811	5,19
Bolivia	108	0,647	0,675	4,33
Brasil	85	0,699	0,73	4,43
Chile	40	0,789	0,819	3,80
Colombia	91	0,681	0,719	5,58
Costa Rica	62	0,732	0,773	5,60
Ecuador	89	0,682	0,724	6,16
El Salvador	107	0,655	0,68	3,82
Guatemala	133	0,551	0,581	5,44
Honduras	120	0,582	0,632	8,59
México	61	0,745	0,775	4,03
Nicaragua	129	0,572	0,599	4,72
Panamá	59	0,746	0,78	4,56
Paraguay	111	0,641	0,669	4,37
Perú	77	0,699	0,74	6,01
Rep.Dominicana	96	0,669	0,702	4,93
Uruguay	51	0,744	0,792	6,45
Venezuela	71	0,694	0,748	7,78
Promedio		0,683	0,719	5,29

Asimismo, las estadísticas geográficas indican que el Perú tiene 3.070 km de litoral marítimo y en los Andes contamos con 50 montañas que sobre pasan los 6.000 msnm; se cuenta, además con 1.769 glaciares, y existen 12.000 lagos, de los que 3.986 son de la cuenca del Pacífico, 7.441 de la cuenca del Atlántico y 842 pertenecen al área del Titicaca.

En el catálogo genético de su flora se registran 3.000 variedades. De ellas, 524 son comestibles (limón, chirimoya, lúcuma, palta, papa, camote, quinua, kiwicha, café, mango, aceituna, etc.) y mayoritariamente existentes en la Amazonía, 401 especies son maderables, 334 son tóxicas (para insecticidas), 213 medicinales, 110 para colorantes y tintes, etc.

Todo ello está certificando, en parte, el abundante sustento de la riqueza natural del país. Entonces, ¿se tratará, acaso, solo de poner en práctica una gestión estratégica de los recursos nacionales, para que el patrimonio natural se pueda traducir en programas de empleo, salud, educación, investigación científica, entre otros?

Esta pregunta resulta clave para identificar el origen de nuestra paradoja y, por tanto, interesa a toda la comunidad encontrar respuestas, cualquiera fuera el sexo, la raza o la afiliación política o religiosa de las personas. Es fácil asentir también que la buena gestión, la eficacia, la honradez y la esmerada preparación no son ni de derecha ni de izquierda. Son cualidades. Sin embargo, determinados sectores tienen mayor responsabilidad que otros dentro de la paradoja que nos caracteriza.

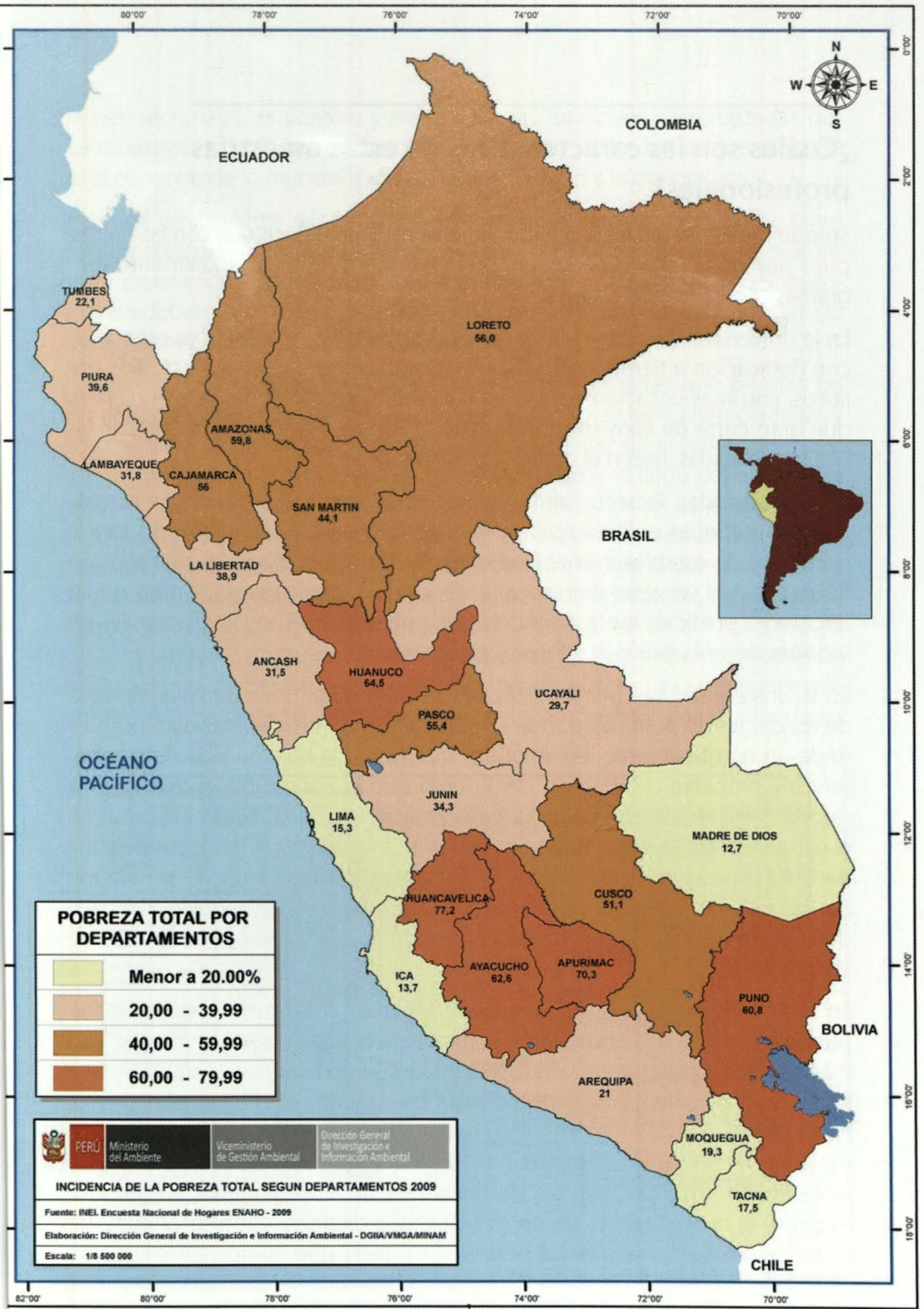
¿Cómo lograr que las autoridades de la política (Poderes del Estado, partidos y grupos ideológicos), de la economía (los empresarios), del conocimiento (los intelectuales y científicos) y del ambiente laboral, concilien y trabajen razonablemente unidos, para un desarrollo sostenible y duradero?

Este es un tema francamente espinoso, pero apasionante, como es el de la actuación de las clases dirigentes en el Perú, en especial la clase política polarizada y sus pobres resultados en términos de estabilidad, innovación, reducción de la pobreza, etc. Quizás, haciendo una mirada crítica que relega lo episódico (tan impregnado en la sociedad), para así poder quedarnos con lo verdaderamente esencial, se nos pueda permitir el establecimiento de un juicio comparativo del ejercicio político en el Perú.

La amplitud y la gravedad del problema nos tienen que llevar a ampliar la investigación. De esta manera se puede intentar procesar con cuidado, como una propuesta ciudadana, articulada con la educación escolar y formación profesional integral, la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, donde se capacite a los futuros personajes del Estado en materia de gestión estratégica de los recursos, con una visión creativa, preventiva y de largo plazo.

Este centro formaría hombres y mujeres idóneamente adiestrados para el análisis de la realidad y la resolución de conflictos político-sociales y sus vulnerabilidades, sobre todo con dotes para una capacidad operacional de ejecución de los programas y políticas del Estado en el campo económico, social y tecnológico. Es como una posibilidad para atajar la improvisación, las soluciones efímeras y la aparición de caudillos salvadores, pues se trata de un desafío compartido por todos, al igual que en muchos países de la región que están buscando superar y cambiar su agitada política escenificada en las calles, por una vida institucional estable.

Es claro que la insuficiencia de una clase dirigente idónea preocupa a las mentes esclarecidas de la nación, sean estas del ámbito político, económico, universitario, o de la protección y defensa. Esta preocupación se extiende también a los medios de comunicación y a los líderes de opinión audiovisual. Pero, es en el medio académico donde más se debe tomar conciencia de las carencias en una élite política, y buscar que se actúe orgánicamente y no de manera espontánea para resolver este crucial asunto, en el aparato del Estado. Entonces, para paliar este alarmante divorcio entre el ámbito político y del conocimiento, es loable ver que se hayan creado, con diferentes enfoques, maestrías en Ciencias Políticas en diversas universidades.


80°00'
78°00'
76°00'
74°00'
72°00'
70°00'
0°00'
2°00'
4°00'
6°00'
8°00'
10°00'
12°00'
14°00'
16°00'
18°00'
82°00'
N
W
E
S
COLOMBIA
ECUADOR
BRASIL
BOLIVIA
CHILE
OCÉANO PACÍFICO
TUMBES 22,1
PIURA 39,6
LAMBAYEQUE 31,8
CAJAMARCA 56
AMAZONAS 59,8
LORETO 56,0
SAN MARTIN 44,1
LA LIBERTAD 38,9
ANCASH 31,5
HUANUCO 64,5
PASCO 55,4
UCAYALI 29,7
JUNIN 34,3
LIMA 15,3
ICA 13,7
HUANCAVELICA 77,2
AYACUCHO 62,6
APURIMAC 70,3
CUSCO 51,1
MADRE DE DIOS 12,7
PUNO 60,8
AREQUIPA 21
MOQUEGUA 19,3
TACNA 17,5
POBREZA TOTAL POR DEPARTAMENTOS
Menor a 20.00%
20,00 - 39,99
40,00 - 59,99
60,00 - 79,99
PERÚ
Ministerio del Ambiente
Viceministerio de Gestión Ambiental
Dirección General de Investigación e Información Ambiental
INCIDENCIA DE LA POBREZA TOTAL SEGUN DEPARTAMENTOS 2009
Fuente: INEI. Encuesta Nacional de Hogares ENAHO - 2009
Elaboración: Dirección General de Investigación e Información Ambiental - DGIIA/VMGA/MINAM
Escala: 1/8 500 000

¿Cuáles son las características de estas maestrías profesionales?

Solo se mencionarán las siguientes, lo cual no quiere decir que son las únicas, pues hay otras universidades importantes que desarrollan igualmente programas con valiosos enfoques.

En la Universidad Nacional Mayor de San Marcos existen programas especiales con dedicación a tiempo parcial, centrados mayormente en los estudios políticos, con más vocación para el análisis sociológico, donde los estudiantes, que gran parte de ellos son funcionarios públicos y Oficiales en retiro de las Fuerzas Armadas, hacen el diplomado respectivo.

En la Universidad Ricardo Palma, su programa brinda una formación actualizada en enfoques politológicos y orientada al análisis y a la reflexión sobre la necesidad de establecer, ante las exigencias de la globalización, una relación fluida entre el universo del saber, la ciencia y la técnica en el campo de las decisiones políticas, sobre los asuntos de gobierno que hoy involucran las relaciones de vinculación al interior y externamente.

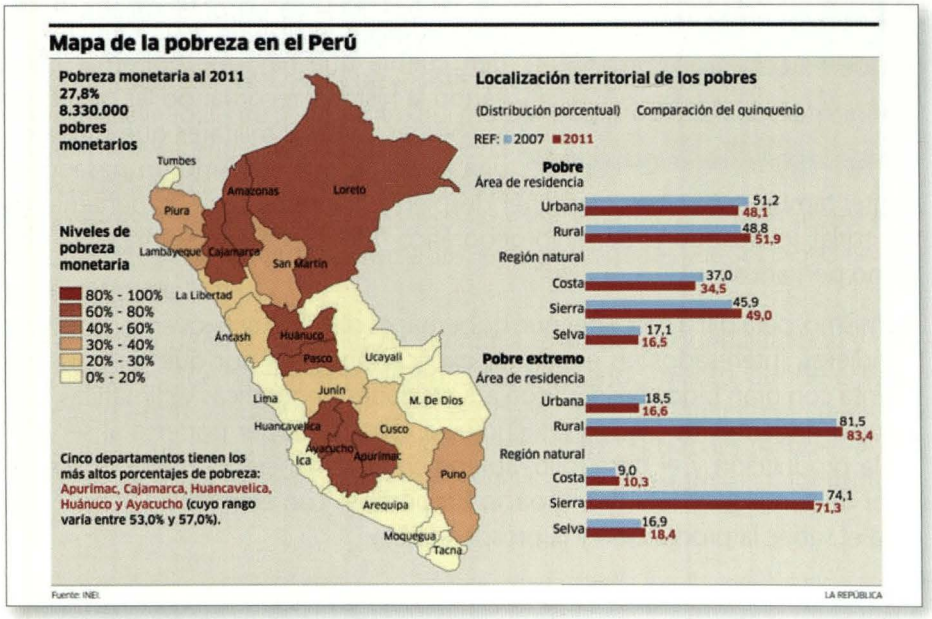
En la Universidad San Martín de Porres, se enfatiza el tema de la legitimidad de los dirigentes políticos, donde se precisa que, dentro del mandato popular (o de un nombramiento legítimo) hay que sumar la hoja de vida de competencia y probidad del elegido. Otro punto que se contempla es la presencia razonablemente deseada de una representación nacional de los peruanos en el extranjero, con el énfasis que la clase política no tendría por qué privar a una parte de la nación que radica en el exterior, que son una fuente de renovación para el país (con miles de científicos, técnicos, hombres de negocio y trabajadores en general), para que formen parte con su presencia en el Congreso de la República.

En el ámbito de la Defensa, dentro de los roles constitucionales definidos, puede advertirse la preocupación natural y de conciencia por una capacidad más amplia y profunda de la protección de los intereses nacionales y de una mayor y eficaz garantía de trascendencia, estabilidad e institucionalidad en la vida pública y privada del país. Ello se da a través de la formación profesional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), que es un laboratorio importante en la formación de toma de decisiones de alta estrategia, haciéndose evidente el requerimiento de un mayor apoyo directivo y logístico, pues, de dicho centro vienen egresando civiles y militares que cumplirían cargos en

niveles sectoriales, regionales y nacionales, las funciones caracterizadas por dar muestras del enfoque estructurado y prudente de los temas que se tratan en el contexto de la mundialización, la globalización y la geopolítica.

También, en aspectos referidos a la educación, la ciencia y la técnica, tanto para lograr y mantener la paz, como el desarrollo integral del país, se profundizan experiencias y propuestas de corto, mediano y largo plazo. En este sentido, no debemos olvidar una verdad evidente: "Todo crecimiento y desarrollo requieren paz, armonía, conocimiento, protección y defensa".

Es por esto que se hace ineludible utilizar las posibilidades que brindan las fortalezas características del país en la neutralización de las vulnerabilidades y disuadir toda amenaza, con una realización más eficaz de acciones de movilización de manera efectiva de las Fuerzas Armadas a lo largo del país, sobre todo en áreas fronterizas, para garantizar la seguridad de los objetivos de desarrollo en paz y tranquilidad. Además, siendo el elemento disuasivo, se hace necesario que también sea el instrumento de fomento de la cohesión social y de contribución al desarrollo en las ampliaciones de la infraestructura pública (carreteras, represas, hospitales, escuelas, etc.) en lugares de difícil acceso de la Costa, Andes y Amazonía, y que se disponga de una mayor participación en situaciones de desastres naturales, a fin que el pueblo vea si en las instalaciones militares se lucha contra la pobreza y que el cuerpo de oficiales de las



"Siempre será notable apreciar y comprobar cómo los jóvenes encuentran en la ciencia, la técnica, el arte y la cultura las expresiones del quehacer nacional que tienen raíces profundas en la historia y geografía, y se den cuenta que hay que gobernar invocando la historia, recordando las gestas de los héroes civiles y militares que fundaron una tradición que es como un pasado vigente".

tres armas y el personal de mando medio calificado se mantiene en estado de preparación, atento a las exigencias de hoy y de siempre.

Asimismo, en otros aspectos inherentes, resultará relevante la realización de reuniones de intercomunicación con la juventud universitaria, que tantas inquietudes manifiestan en torno a los vaivenes de la vida nacional, regional y local, así como al curso de la historia dentro y fuera del país. Para ello, sería conveniente organizar conversatorios con los estudiantes, entre ellos los de historia y filosofía de las universidades, que permitirían obtener resultados del pulso de esta juventud ávida de saber y progreso.

Siempre será notable apreciar y comprobar cómo los jóvenes encuentran en la ciencia, la técnica, el arte y la cultura las expresiones del quehacer nacional que tienen raíces profundas en la historia y geografía, y se den cuenta que hay que gobernar invocando la historia, recordando las gestas de los héroes civiles y militares que fundaron una tradición que es como un pasado vigente; también, hay que mantener despierto el interés por el ordenamiento territorial, invocando el dominio geográfico "Mar-Costa-Ande-Amazonía-Altiplano peruanos".

Asimismo, para dar a entender que gobernar es dialogar con jóvenes, hombres y mujeres, interesados en encontrar explicaciones del por qué un país que cuenta con gran biodiversidad, con adversidades geográficas y climáticas, con recursos ingentes de ciencia y tecnología, para así poder ponerse al servicio de la producción y el desarrollo, aprendiendo a manejar el mejor índice de valor de la relación "Hombre-Espacio-Propósitos", con efectividad y eficiencia para el saber, la producción y la prosperidad.

Balance y propuestas

¿Qué balance y propuestas útiles se podrían extraer de esta realidad?

Es obvio que el Perú no tiene un problema de escasez de recursos naturales; lo que tiene es un paradójico problema de administración estratégica de su potencial humano para el uso de sus recursos. Por eso, la primera propuesta es la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, que, contando con la experiencia de las maestrías impartidas por las universidades, se puedan configurar programas que incluyan materias teóricas, especializadas y operacionales; es decir, que el egresado de esta escuela pueda ejercer la política, tomar decisiones, y tener una visión de estadista en su accionar.

"...la primera propuesta es la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, que, contando con la experiencia de las maestrías impartidas por las universidades, se puedan configurar programas que incluyan materias teóricas, especializadas y operacionales; es decir, que el egresado de esta escuela pueda ejercer la política, tomar decisiones, y tener una visión de estadista en su accionar".

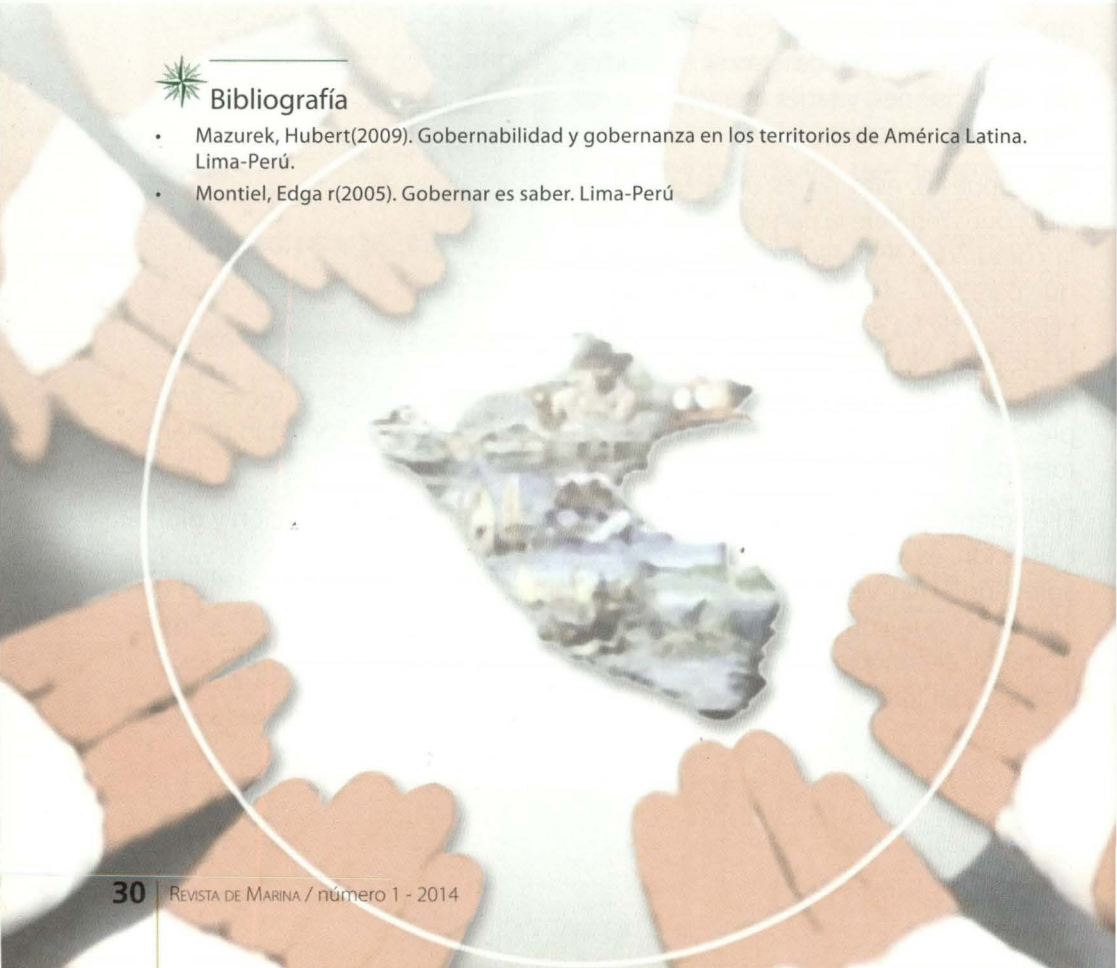
Por supuesto, esto no es un esfuerzo aislado, pues requiere la participación de toda la comunidad. Por ello, se debe insistir en que para salir adelante se necesita una movilización de las energías creadoras de toda la sociedad. No es un problema puramente tecnocrático o de cúpulas. Es una movilización integral, donde el sector empresarial, la Iglesia, las Fuerzas Armadas, las universidades y la sociedad tienen roles por cumplir.

El elemento que se debe tener en cuenta, a la luz de la mundialización y globalización, es que hemos entrado en la era del conocimiento, donde el valor agregado –más valioso que un bien económico– es el intelectual creativo e innovador que concilie con el siguiente concepto: "El trabajo manual es importante, el conocimiento cerebral es crucial para transformar magnitudes y alcances del trabajo".

Es cierto que de un lado está el consumo desenfrenado de materias primas, con un modelo altamente consumidor de minerales y energías fósiles, pero, junto a todo esto están los preceptos de la conservación de las especies y las del ambiente, que prescriben equilibrios para el uso de los bienes y servicios de la economía intangible, el conocimiento económico y de las nuevas tecnologías de comunicación innovadora. Hoy, la informática, la robótica, la mecatrónica, las telecomunicaciones y la biotecnología, son, entre otras, las principales fuerzas que mueven la economía planetaria. Necesitamos de estas tecnologías para lograr el crecimiento y desarrollo, basado en nuestros ingentes recursos naturales, culturales y humanos, con salvaguarda de la conservación del ambiente y de la protección y defensa de los intereses del país. Por eso, se debe insistir en las inversiones de capital de manera transparente, dirigidas a los campos de la investigación, la ciencia y la tecnología; así como en las propuestas para que el país cuente con una sólida estructura institucional nacional, regional y local que permita poder aprovechar con mayor eficiencia la megadiversidad biológica del país.

Bibliografía

- Mazurek, Hubert(2009). Gobernabilidad y gobernanza en los territorios de América Latina. Lima-Perú.
- Montiel, Edga r(2005). Gobernar es saber. Lima-Perú





Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado

"La estructura básica de la civilización es una tensión dialéctica entre centro y periferia"
William I. Thompson (1979)

Introducción

Hoy vivimos nuestras actividades cotidianas –profesionales y personales–, aplicando muchas figuras que tuvieron su origen en la actividad castrense; así tenemos conceptos muy difundidos como estrategia, táctica, logística, inteligencia, y otros más elaborados como geopolítica, geoestrategia, geoeconomía, geocultura, que ahora forman parte inseparable del glosario de términos en empresas, instituciones de la sociedad y del Estado.

Tales conceptos se han trasladado de sus instituciones de origen bélico al mundo empresarial, caracterizado por ser interdependiente y cambiante, en un ambiente muy competitivo y violento, situación que motiva a estudiar e investigar corrientes de pensamiento que, aplicadas al Desarrollo y Bienestar, provienen de la Defensa y Seguridad del Estado en la búsqueda del Bien Común.

En tal sentido, pretendemos abordar en forma breve y simple el análisis geopolítico, relacionando el concepto de geopolítica en forma integrada con otros de origen similar y analizando el proceso del pensamiento geopolítico aplicado al

ámbito marítimo, pues al existir una percepción intuitiva y subjetiva muy generalizada de geopolítica en las personas, se hace necesario revisar el método en forma objetiva y sistémica.

Nos centramos en el aspecto marítimo del pensamiento geopolítico aplicado, por el desafío que representa el ordenamiento espacial de esta parte del territorio nacional, como instrumento fundamental de una política marítima integrada de Estado, y en particular al interés académico de abordar este ensayo, por ser un ejercicio práctico del proceso geopolítico aplicado a la realidad marítima peruana.

Este artículo aborda el estudio de los intereses marítimos nacionales, con un enfoque de política marítima integrada, mediante el análisis de la realidad nacional y aplicando el pensamiento geopolítico al ámbito marítimo, espacio de dominio nacional que en el Perú responde a un concepto comprensivo que interrelaciona el mar, ríos y lagos navegables en el país, elementos integrados por características naturales del territorio peruano. Se concluye planteando retos y posibilidades apropiados a la Seguridad y Desarrollo marítimo, esto es, luego de aportar criterios geoestratégicos, a fin de contribuir a contar con una efectiva política marítima integrada de Estado.

Este ensayo académico ha sido estructurado en tres partes; la primera trata sobre relaciones conceptuales, una segunda desarrolla el proceso del pensamiento geopolítico aplicado, y la última arriba a conclusiones. El epígrafe que se presenta resume la idea central del pensamiento geopolítico guía, aplicado con un enfoque integral de Seguridad y Desarrollo.

1. Bases del proceso geopolítico: conceptos y relaciones

(a) Fuentes de la Geopolítica

El pensamiento geopolítico ha evolucionado desde los orígenes de la civilización humana; al inicio, con sociedades históricas como la sumeria, helénica, islámica, y cristiana, cuando el hombre pasa de la cultura nómada a constituir ciudades –de recolector y cazador a dominar la naturaleza–, con una percepción espacial nueva de relaciones de poder de centro y periferia, que aún mantenemos (Thompson 1979: 20).

Esta concepción inicial se perfecciona con Aristóteles en su obra "La Política", al condicionar la política a las características geográficas de las ciudades-estado griegas, pensamiento geopolítico que se desarrolla hasta

nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico y trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial (SGM), evolucionando de un enfoque de Defensa y Seguridad en un extremo, al de Desarrollo y bienestar en el otro.



La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.
Fuente propia.

Antes de la SGM, en 1904, Halford Mackinder (1861-1947) remarca en Inglaterra el fundamento del pensamiento geopolítico de esta primera etapa, sustentado en la influencia de las fuerzas de la naturaleza en las relaciones espaciales del poder en la política mundial, corriente de pensamiento predominantemente difundida por geógrafos, que tiende a confluir en esta etapa con Friedrich Ratzel (1844-1904) y Rudolf Kjellén (1864-1922), culminando con Karl Haushofer (1869-1946), de la Escuela Alemana.

Después de la SGM, Jaime Vicens-Vives (1910-1960) precisa en España, en su "Tratado General de Geopolítica" (1950), el pensamiento geopolítico de esta segunda etapa, sustentada en la influencia de las fuerzas del hombre en las relaciones espaciales del poder en la política de los pueblos; corriente de pensamiento que nace en la Escuela Francesa de Historia con Fernand Braudel (1902-1985), creador de la Geohistoria, pensando en que los geógrafos tengan más en cuenta al tiempo y que los historiadores se inspiren en el espacio, ya que el espacio y el tiempo son medios para el conocimiento de los hombres y sus sociedades.

En ambas etapas de evolución del pensamiento geopolítico, se mantiene una constante histórica que se expresa en la relación dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, en "[...] el estudio de un doble vínculo, de la naturaleza con el hombre y del hombre con la naturaleza" (Braudel 1944: 78); esto es, entre fuerzas naturales y humanas que influyen en las

relaciones espaciales de poder, objeto de estudio de la política de los pueblos y sociedades organizadas.

El aporte de la Escuela Peruana de Historia a la evolución del pensamiento geopolítico nace con "Geopolítica e Historia" (1946) de Emilio Castañón (1917-1994), al precisar postulados de geopolítica por constantes históricas en contribución doctrinaria a la metodología para el análisis geopolítico de la realidad nacional, a fin de diseñar y construir sistemas espaciales de eficiencia con un enfoque integral para la Seguridad y Desarrollo nacional. (Doig 1993: 65)

(b) Geopolítica y Geoestrategia

La relación dinámica del pensamiento geopolítico tiene estrecha vinculación con la naturaleza dialéctica del pensamiento estratégico, porque pretende sintetizar fuerzas o tensiones en oposición para configurar un eficiente sistema espacial de estructuras de poder de la sociedad organizada en instituciones del Estado o de la propia sociedad.

El pensamiento geopolítico comparte con el pensamiento estratégico el elemento espacial privilegiándolo, componente determinante con el elemento tiempo de la estrategia, permitiendo distinguir entre dos disciplinas afines: Geohistoria como ciencia histórica y Geopolítica como ciencia política, en la medida del rigor científico del método aplicado al estudio e investigación de las mismas. La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.

La Geohistoria es disciplina indispensable en el estudio de la Geopolítica, pues permite explicar el comportamiento espacial de fuerzas en sus diversas formas de poder y poderío, que actúan en las sociedades humanas a través del tiempo, tanto en períodos de larga duración como en las coyunturas, influyendo en distintas actividades –con prioridad en la economía y la cultura–; poder y poderío, que son objeto de estudio en Geopolítica, toda vez que corresponde a la síntesis de fuerzas naturales y humanas que actúan entre centro y periferia. (Doig 2010b: 111)

"Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder [...] que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado".

(c) Geopolítica y Política Marítima

La Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado. El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses marítimos para el Desarrollo y Defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de diseñar y construir una efectiva política marítima de Estado.

Todo país empeñado en desarrollar políticas marítimas públicas con un enfoque integrado, debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos como parte de un sistema nacional de intereses espaciales; esto es, de un espacio nacional que cuente "[...] en suma con todos sus caracteres físicos [...]; el espacio terrestre, líquido y aéreo, esas tres dimensiones del hombre, con todas sus posibilidades y todas sus riquezas y todas sus limitaciones" (Braudel 1944: 68); de un todo integrado, que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución, con el propósito de favorecer la gobernanza marítima del país. (Doig 2011: 45)

El proceso holístico de una política integrada de Estado, desarrollado a través de un sistema de planeamiento estratégico que integre los intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico en un todo, empeñado en la búsqueda de "sistemas de eficiencia colectiva" (Castañón 1979: 15-19), con la finalidad de contribuir a la Seguridad y Desarrollo para promover el bienestar general de la nación (CCP 1993: art. 44), exige contar con la estructura



El proceso del pensamiento geopolítico se describe en tres fases discretas, sujetas iterativamente a una fase continua de ciclo cerrado por retroalimentación constante. Fuente propia.

básica en la administración pública de un Ministerio de Integración, que asuma las funciones del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN 2008), cohesionando en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos. (Doig 2012: 40)

"[...] una política integrada de Estado [...] exige contar con la estructura básica en la administración pública de un Ministerio de Integración [que cohesione] en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos".

Proceso del pensamiento geopolítico: fases y ciclos

(a) Primera fase: Apreciación geopolítica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional, vinculada con el pensamiento estratégico, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce y Langdon 2002: 8).

Nos encontramos en esta fase pasando de un ciclo descriptivo a uno interpretativo, siempre en constante cambio, que se retroalimenta por apreciación continua durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. El ciclo descriptivo exige la percepción de un listado priorizado de tensiones o fuerzas relevantes para el análisis geopolítico, que se formula mediante una matriz plana, con el propósito final de configurar un sistema espacial eficiente para los intereses marítimos nacionales. Partimos de un esquema de apreciación de la realidad marítima en aspectos prioritarios que nos permitirán identificar principios geopolíticos que devienen de constantes históricas, para determinar necesidades espaciales afines a los intereses marítimos.

Los principios geopolíticos, precisados fundamentalmente por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades cultu-

rales, respecto de la geografía que las ha sustentado, corresponden a diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la historia (Castañón 1946: 24), como sigue:

Centralidad (1)*:* Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede dominar o armonizar mejor sistémicamente dicho espacio.

Tensionalidad (2)*:* Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de dominación o poderío espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Tecnológico y Cultural.

Vialidad (3)*:* Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

> "Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional".

Interactividad (4)*:* Dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

Institucionalidad (5)*:* Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

Concentralidad (6)*:* Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de dominio o poderío del centro a la periferia.

Convertibilidad (7)*:* Reconversión de zonas de poder. Proceso gradual y continuo que posibilita redimensionar un sistema espacial de eficiencia.

Previsibilidad (8)**:** Relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.

Excentralidad (9)*:* Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio exis-

tentes entre dos o más sistemas de tensiones dialécticas en las relaciones espaciales.

Conflictividad (10): Resolución de conflictos. Proceso histórico de controversias sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.



La estructura espacial eficiente del Estado se configura con instituciones de séxtuple naturaleza, donde la cultura marca la diferencia. Cuando la cultura crece, el Estado se expande. Fuente propia.

La diferencia entre esta primera fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo con la similar del pensamiento estratégico marítimo, está en el paso intermedio de identificación de principios geopolíticos, entre la percepción sensible de la realidad marítima y la determinación de necesidades espaciales afines a los intereses marítimos nacionales. El proceso mental dialéctico en estrategia marítima es más amplio y general que en geopolítica marítima, porque precede y comprende al proceso del pensamiento político concebido por la gran estrategia, distinguiéndose por su especificidad en el influjo espacial del poder político en la realidad marítima nacional. (Doig 2010a: 70)

El estudio de la realidad marítima comprende factores determinantes de la realidad nacional, relacionados prioritariamente con aspectos jurídicos de origen en la legislación y la costumbre; aspectos económicos, tales como el mercado, recursos, industria y comercio; así como con aspectos culturales y educativos, y científicos y tecnológicos vinculados con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, como en aspectos de Defensa y Seguridad –a diferencia de los intereses marítimos conceptuados para la economía y Desarrollo–, que nos permitirán a su vez priorizar variables de análisis geopolítico por trabajo en equipo, definiendo tensiones dialécticas entre centro y periferia, para configurar sistemas espaciales eficientes al Desarrollo y Seguridad del Estado. (IEHMP 2012: 37)

El ciclo interpretativo comprende el diseño y solución de la matriz dinámica de variables interdependientes, obtenida de la matriz plana de tensiones

o fuerzas relevantes al análisis geopolítico, que confronta factores primordiales de fortaleza y debilidad propios, con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios geoestratégicos de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones políticas, en beneficio de una eficiente conducción del Estado, precisando necesidades espaciales en cada caso. Determinadas las necesidades para cada criterio, estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

La Apreciación Geopolítica tiene dos ciclos, uno descriptivo y otro interpretativo, que se expresan por dos matrices, una plana y otra dinámica.

---

(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla por toma de decisiones en equipo un listado exhaustivo de las variables internas y externas interdependientes, tomadas del entorno de la organización del Estado, a fin de diseñar y construir la matriz estática en todas y cada una de las actividades relevantes al estudio de los intereses marítimos nacionales, para el análisis geopolítico subsiguiente.

(i) Aspectos jurídicos: legislación y costumbre

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Legislación dispersa en políticas marítimas públicas.
Oportunidad: Planeamiento estratégico de políticas públicas nacionales.
Amenaza: Ejecución ineficiente de políticas marítimas nacionales.

(ii) Aspectos económicos: comercio y transporte

Fortaleza: Posición estratégica y riqueza de recursos para el comercio marítimo.
Debilidad: Infraestructura de transporte y portuaria deficitaria.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios y recursos marinos.
Amenaza: Alta competitividad en la oferta de servicios y tecnología marina.

(iii) Aspectos de administración: pública y privada

Fortaleza: Políticas públicas con base en la administración estratégica.
Debilidad: Estructuras espaciales deficientes en la administración pública.
Oportunidad: Alta demanda privada de competitividad administrativa pública.
Amenaza: Alta oferta de competitividad administrativa privada.

(iv) Aspectos culturales: educación e identidad

Fortaleza: Diversidad cultural en el ámbito marítimo.
Debilidad: Capacitación técnica deficiente afecta identidad marítima nacional.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios logísticos marítimos.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo educativo y cultural.

(v) Aspectos de innovación: científicos y tecnológicos

Fortaleza: Ingenio y capacidad creativa del poblador marítimo nacional.
Debilidad: Deficiente inversión en investigación científica y tecnológica.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo científico y tecnológico.

(vi) Aspectos de Defensa y Seguridad: interna y externa

Fortaleza: Experiencia y capacidad estratégica de información y vigilancia.
Debilidad: Alta concentración de medios y recursos para la Defensa y Seguridad.
Oportunidad: Alta demanda de control estratégico marítimo.
Amenaza: Alta oferta de tecnología en sensores y armas.

(2) Matriz dinámica: análisis geopolítico de variables intervinientes primordiales

Luego de listar las variables por aspectos determinantes de la realidad en función de actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis geopolítico, se determina por toma de decisiones en equipo las variables interdependientes primordiales constituidas por tensiones dialécticas entre centro y periferia, para diseñar la respectiva matriz dinámica y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

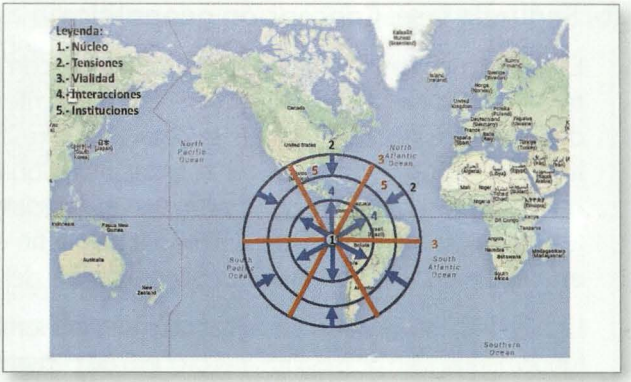
Para el caso aplicativo al proceso de pensamiento geopolítico, se han priorizado las siguientes variables interdependientes como primordiales, a fin de diseñar, construir y resolver la matriz dinámica que sintetiza la situación:

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Políticas marítimas públicas dispersas y desarticuladas.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad económica en mercados globales.

(3) Criterios para la toma de decisiones políticas

Al contrastar cada variable interdependiente se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido antihorario facilitan la definición de cri-

terios o elementos de juicio geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. Los dos primeros cuadrantes permitirán determinar posibilidades de riesgo y promoción, y los últimos, retos de superación y de alianzas. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad espacial respectiva.



Los principios geopolíticos son diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la realidad, precisados por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades, respecto de la geografía que las ha sustentado. Gráfica de los cinco primeros principios geopolíticos.
Fuente propia, y Google Maps 2014.

(i) ***RIESGO:*** Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión sobre otros mercados.

NECESIDAD: Consolidar la posición estratégica para la Seguridad y Desarrollo marítimo.

(ii) ***POTENCIALIDAD:*** Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo económico del país.

NECESIDAD: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad internas.

(iii) ***DESAFÍO:*** Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes.

NECESIDAD: Cohesionar las relaciones espaciales internas elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

(iv) ***LIMITACIÓN:*** Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

NECESIDAD: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

La Concepción Geopolítica comprende la fase de tomar decisiones preliminares con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país y a fin de contribuir con el bien común.

(b) Segunda fase: Concepción geopolítica

Esta segunda fase del proceso geopolítico comprende el momento de tomar decisiones preliminares sustentadas en criterios obtenidos del análisis de variables interdependientes prioritarias, expresadas en necesidades de la realidad nacional, con relación al espacio nacional, subregional y regional; con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país, a fin de contribuir con el bienestar general de la nación por deber primordial del Estado. (CPP 1993: art. 44)

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones en equipo es fundamental, a fin de desarrollar el proceso de pensamiento geopolítico aplicado, y en especial para la formación de un liderazgo institucional o nacional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir [en equipo], pues solo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997: 52).

Las decisiones preliminares a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico o geopolítico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (De Kluyver 2001: 15).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán políticas a seguir para cada objetivo.

(1) Toma de decisiones geoestratégicas

Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos nacionales.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas de Estado para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente ensayo académico como propuesta de política marítima integrada,

tomando por referentes principales a la Unión Europea (UE 2008-2010), y a la OEA (CEPAL 2012), en cuanto a la aplicación del enfoque comparativo de políticas marítimas públicas.

(i) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión, sobre otros mercados.

Necesidad: Consolidar la posición estratégica por cohesión interna para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

Requerimiento: Tomar precauciones para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

"Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

RIESGO. OBJETIVO 1: Base constitucional de la política marítima de Estado.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Posibilidades de protección

Política Integrada de Estado. Desarrollo del proceso político y estratégico del Estado por sistemas espaciales sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico, a través de un núcleo de integración intersectorial de normas y planes de políticas públicas centralizado y de ejecución descentralizada, con base jurídica en la norma constitucional.

Interculturalidad sistémica y espacial. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la configuración espacial del Ministerio de Cultura como eje central del sistema de políticas públicas culturales integradas, en un proceso estratégico y geopolítico de interculturalidad sistémico inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

Información y vigilancia marítima. Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como en la coordinación de actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo nacional e internacional. La integración e interconexión de

fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del ambiente marítimo para el uso seguro del mar, en armonía con los espacios andino, amazónico, aeroespacial y antártico, para fomento de la ciencia y la investigación, así como del desarrollo tecnológico.

Aguas transfronterizas. Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes, mediante convenios internacionales, con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la subregión.

Biodiversidad marina. Promover la protección del medio ambiente marino y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, mediante acuerdos de ejecución multilateral, privilegiando el accionar en bloques de países marítimos en la subregión, a fin de comprender y defender mejor las cuestiones ambientales y socioeconómicas subyacentes.

Innovación marítima. Desarrollar una economía marítima próspera y ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos sobre el planeta.

(ii) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo del país.
Necesidad: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad interna.
Requerimiento: Integrar sistémicamente por espacios nacionales políticas públicas sustentables reguladas por normas y planes.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Uso sostenible del mar.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Posibilidades de promoción

Ministerio de Integración. Crear el Ministerio de Integración, que asuma la función de cohesionar en forma sistémica y por espacios nacionales las políticas públicas reguladas en normas legales y planes estratégicos, a fin de garantizar la revisión jurídica de la legislación en políticas públicas, así como la actualización del planeamiento estratégico nacional, y contribuir a evitar el compartimentaje y la fragmentación de las políticas nacionales.

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno y con un enfoque de política total e integrada, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística

internacional, facilitando la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red subregional de puertos en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

Transporte marítimo. Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no solo al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía nacional en apoyo a las zonas costeras. La supresión de obstáculos a la navegación de cabotaje resulta positiva tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible, y consolida la integración de la política de transporte con la política ambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

Contaminación marina. Reducir los altos niveles de contaminación marina por la emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, y del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.

Agrupaciones multisectoriales. Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno y en bloques de integración subregional a nivel externo, a fin de promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos, para ganar mayor competitividad en mercados globales y reducir riesgos por crisis en otras regiones.

Zonas de alta mar. Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión que responda a una estrategia ecosistémica del ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en aguas propias y en alta mar.

Turismo marítimo. Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias ambientales, a fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(iii) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes. *Necesidad:* Cohesionar las relaciones espaciales internas, elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

Requerimiento: Promover la inversión y reinversión en infraestructura portuaria y vial.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Desarrollo geovial del país.

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

Retos de superación

Defensa y Seguridad marítima. Promover la desconcentración de medios y recursos de Defensa y Seguridad marítima, a fin de impulsar zonas geoeconómicas de dominio nacional para contribuir a cohesionar el Estado en forma eficiente e integrada –interna y externamente–, como país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico.

Carreras y empleo marítimos. Promocionar el empleo para la gente de mar, generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas, mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la Seguridad marítima y la protección del ambiente.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el transporte marítimo de la energía por aguas nacionales en armonía con el desarrollo de mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, a fin de contribuir a una política integrada, estable y duradera, que facilitará las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

Ecosistemas marinos. Desarrollar una política marítima nacional con un enfoque sistémico e integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas y en una estrategia ambiental marina integrada, destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto ambiental.

Información socioeconómica marítima. Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos en favor de sectores marítimos y zonas costeras, a fin de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política total e integrada de Estado.

Adaptación al cambio climático. Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos y sus repercusiones económicas en las zonas costeras, debido a su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, a fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

(iv) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

Necesidad: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

Requerimiento: Gestionar apoyo de la cooperación internacional para regular la carrera profesional del administrador público.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomento de la identidad marítima nacional.

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Retos de alianza

Centro de Estudios Estratégico-Marítimos. Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales, así como a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

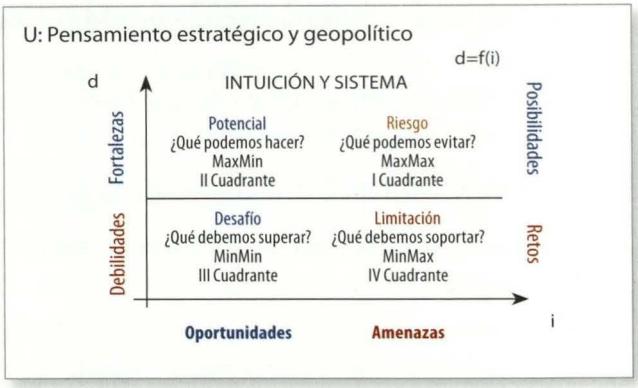
Educación y cultura marítima. Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política total e integrada de Estado, y privilegiando el estudio de la historia marítima nacional en todos los niveles de enseñanza.

Intereses aeroespaciales. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el espacio aéreo que cubre el Dominio Marítimo del Estado y en la subregión con relación a la Seguridad y Desarrollo marítimo, a fin de contribuir al uso cooperativo internacional de redes y sistemas de información y vigilancia marítima (oceánica, fluvial y lacustre) con países de interés, empleando avances de ciencia y tecnología disponibles en alianzas estratégicas.

Intereses antárticos. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el continente antártico, con relación a la protección del ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la Seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección e identidad nacional, que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

Foros marítimos internacionales. Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del

Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con el Proyecto Humboldt GEMCH, y el Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), a fin de captar el apoyo internacional a países en desarrollo con políticas marítimas integradas en arreglo a la legislación internacional.



Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país, con un enfoque integrado. Fuente propia.

Día marítimo. Promover la creación e institucionalización del Día Marítimo Nacional en armonía con el Día Marítimo Internacional, con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo, a fin de apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de políticas marítimas nacionales e internacionales.

La Visión Geopolítica es la fase activa que se inicia con la expresión de la decisión geoestratégica para la acción política empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional.

(c) Tercera fase: Visión Geopolítica

La tercera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión geoestratégica, a través de la formulación de la visión geopolítica, que materializa el pensamiento en criterios geoestratégicos, para la acción política, empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional, durante la ejecución política, monitoreo de normas y planes, así como de la supervisión de la acción planeada.

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento geopolítico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein 1997: 55)

Los componentes básicos de una visión geopolítica al más alto nivel institucional o nacional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico de políticas de Estado, finalmente a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (De Kluyver 2001: 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo; esto es, al desarrollo de planes y normas en cada nivel.

(1) Visión Geopolítica Marítima

La expresión esencial de una decisión geoestratégica al más alto nivel de una institución o de la Nación debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de una visión geopolítica a publicitar en esta fase de difusión y seguimiento.

PROPÓSITO: ¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional?

(1) La Seguridad y Desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la nación.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?

(2) Perú, país marítimo integrado geopolíticamente.

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Uso sostenible del mar; Base constitucional de política marítima integrada; Desarrollo geovial del país; y fomento de la identidad marítima nacional.

POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

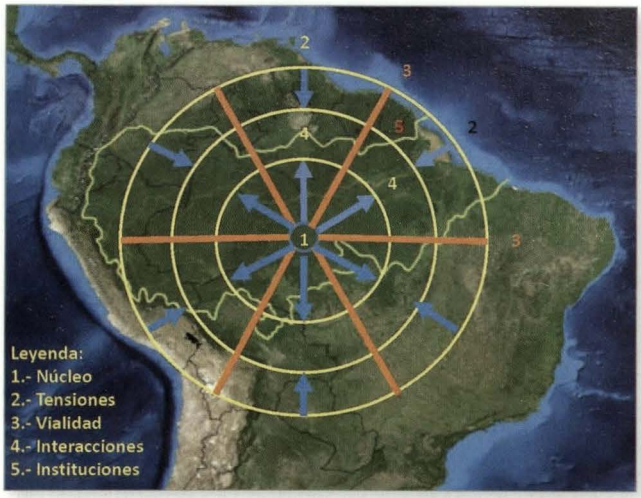
(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de superación (6): Defensa y Seguridad marítima; Carreras y empleo marítimos; Recursos energéticos marinos; Ecosistemas marinos; Información socioeconómica marítima, y Adaptación al cambio climático.

Retos de alianza (6): Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y

cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales, y Día marítimo.

Posibilidades de promoción (7): Ministerio de Integración; Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar, y Turismo marítimo.



El llano amazónico es factor geopolítico determinante de cohesión subregional, donde Brasil (60%) y Perú (13%) suman más del 73% de su extensión territorial, y el 100% del dominio fluvial (geovial) desde sus nacientes.
Fuente propia, y Wikipedia 2014.

Posibilidades de protección (6): Política Integrada de Estado; Interculturalidad sistémica y espacial; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

(2) Liderazgo geopolítico

La conducción geopolítica del Estado a través del desarrollo y monitoreo de normas y planes de políticas públicas nacionales responde a tres niveles de ejecución, en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos o administrativos, durante el proceso de aplicación del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo, a fin de contribuir a la integración y cohesión del país.

En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico y político; esto es, la capacidad de conducción democrática –consensual, prudente y gradual–, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización del Estado. "Una de las tareas clave del líder es dotar a la organización de un sentido de dirección. Los líderes fuertes parecen tener visiones claras y convincentes del lugar a donde deben ir sus organizaciones; son lo bastante elocuentes para comunicar estas visiones a otros [...] y articular sus visiones hasta que lleguen a formar parte de la cultura de la organización". (Hill 2011: 30-31).

Conclusión

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad marítima peruana, con visión geopolítica integrada de país megadiverso, como es el Perú. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, aeroespacial y antártico. De especial importancia es el tratamiento metódico que operativiza el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una geoestrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima integrada de Estado.

> "Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

El componente espacial (marítimo) de la política de Estado en estudio, fija la base geopolítica de toda política pública nacional integrada.

Bibliografía

- Braudel, Fernand. (2002). *Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo.* En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), Las Ambiciones de la Historia (pp. 53-87). Barcelona: Crítica.
- Bruce, Andy y Landon, Ken. (2002). *El Pensamiento Estratégico.* México: Grijalbo.
- Castañón, Emilio. (1946) Geopolítica e Historia. Tesis Doctoral PUCP. (1979). Doctrina, Metodología. 14 Puntos para un Análisis. *Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, 3, 15-19. (1982). *Geopolítica.* Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

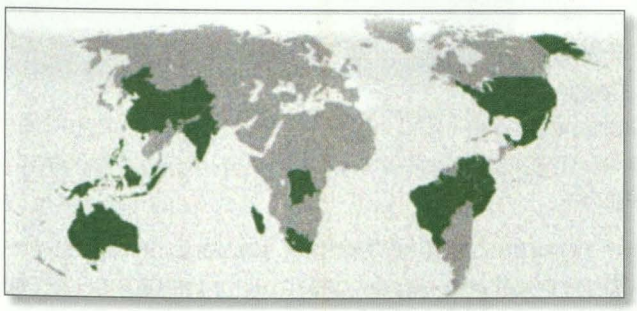
- CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago: CEPAL. Consulta 14/02/2014. http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf
- CEPLAN. (2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN.
- Constitución Política del Perú (CPP). (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 14/02/2014: http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- De Kluyver, Cornelis. (2001). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
- Doig, Jean Jesu. (1993). Análisis geopolítico. *Revista de Marina*, 5, 65-76. (2010a). Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades. *Revista de Marina*, 103(1), 67-87. (2010b). Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. *Revista de Marina*, 103(3), 107-119. (2011). "Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado". *Revista de Marina*, 104(3), 39-47. (2012). Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada. *Revista de Marina*, 105(3), 37-45.
- Goodstein, Leonard y otros. (1997). *Planeación Estratégica Aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill.
- Hill, Charles y Jones, Gareth. (2011). *Administración Estratégica. Un Enfoque Integrado*. (9ª. Edición). México: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). (2012). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP.
- Thompson, William I. (1979). Indicios de un futuro viable. *Revista Facetas*, 12(3), 19-28.
- Unión Europea (UE). (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 14/02/2014. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF



Análisis del Desarrollo Económico en la Amazonía



Teniente Primero
FRANCO PIAZZINI SANTILLANA



El Perú país megadiverso del planeta.

El Perú es un país único en el mundo. Alberga en su territorio una pluralidad tal en el ámbito de la biodiversidad, que es considerado como uno de los pocos países megadiversos del planeta[1] (ver mapamundi).

En adición a este hecho trascendental, por el cual continuamente se escucha que vivimos en una tierra bendecida, es bien conocido también que poseemos un patrimonio cultural magnífico, pues de igual forma estamos considerados dentro de los pocos países que han tenido en su territorio más de una civilización ancestral y milenaria.

Asimismo, nuestra nación está situada en una parte del mundo rica en agua dulce, que es considerada actualmente como el recurso natural más preciado, pues sin agua no puede haber vida ni mucho menos desarrollo. Más del 33% de recursos hídricos renovables del mundo discurren a través de Sudamérica, y es, pues, nuestra Amazonía el lugar en el cual lo hallamos en mayor abundancia.

Sin embargo, en la actualidad, ¿qué se ha hecho al respecto?

Tenemos una variedad increíble de recursos naturales y culturales potencialmente utilizables, codiciados por muchos; pero aún hoy en día seguimos siendo un país

en vías de desarrollo, con provincias y pueblos alejados que no son partícipes de una realidad que solo se vive en una Lima metropolitana que está de espaldas al resto del país.



Recursos hídricos renovables al mundo.

Centrémonos ahora en la región que es objeto de este análisis. Desde tiempos ancentrales se ha considerado a la Amazonía peruana como una zona demasiado alejada, exuberante y peligrosa.

Denominada desde siempre como el "oriente" peruano, esta vasta región ha venido adquiriendo un notable y rápido desarrollo y protagonismo en el presente, al punto de generar grandes ciudades con todas las comodidades propias de la modernidad.

Las actuales relaciones comerciales en la Amazonía, así como los niveles en cuestión de calidad de vida, se vienen incrementando visiblemente, a un ritmo acelerado, mientras que las posibilidades de inversión, desarrollo y progreso van en aumento día a día en esta región.

Ciudades Principales de la Amazonía: Ejes de Desarrollo

La zona gira casi exclusivamente en torno a cuatro grandes ciudades: Pucallpa, Tarapoto, Iquitos y Puerto Maldonado, separadas entre sí por cientos de kilómetros, tanto de carretera como de vía fluvial. Ni qué decir de la lejanía con la ciudad capital, lo cual obstaculiza en gran parte el desarrollo y el progreso de las zonas más alejadas que, a su vez, dependen de esta urbe.

Sin embargo, y a pesar de esas limitaciones, estas cuatro ciudades contemplan un desarrollo único y bastante grande, pues su crecimiento es constante, y su importancia como ejes de desarrollo es cada vez mayor.

En estas ciudades se puede encontrar muy buenas oportunidades de inversión, debido a que son regiones en boga.

Asimismo, es posible lograr muy buenas opciones para el impulso de la inversión pública y privada en toda la Amazonía, gracias a que es una extensa región que por mucho tiempo ha estado bastante olvidada.

Por tanto, aún existen zonas alejadas que merecen la implementación de muchas obras, tales como:

- Fomentar el desarrollo y crecimiento de otras ciudades como los próximos focos de desarrollo.
- Creación de puertos modernos y adecuados, así como la implementación de un sistema logístico y de almacenaje óptimos.
- Construcción de nuevas y mejores carreteras.
- Mantenimiento de antiguos puentes próximos a colapsar.
- Ejecución de proyectos que permitan la conexión eléctrica fluida a las zonas más alejadas.
- Acceso a telefonía celular e internet de banda ancha en zonas y poblados alejados.
- Implementación de obras de agua, desagüe y alcantarillado en poblados y caseríos alejados.
- Aprovechamiento efectivo de los recursos hidrológicos.
- Destierro total y efectivo de la contaminación y de actividades ilícitas.

Infraestructura para el transporte

El despertar de esta magnífica zona, llena de paradisíacos lugares y oportunidades sin límites, se ha visto opacado en gran medida por el retraso que ocasionan las pobres vías de comunicación con las que se dispone.

Por este motivo, tan solo las grandes ciudades mantienen un nivel de desarrollo y progreso único, mientras que otras zonas aún alejadas se mantienen en el atraso propio de caseríos sin contactar, en pleno siglo XXI.

Navegación Fluvial

El principal medio de comunicación en la selva lo constituyen los ríos que la recorren. Numerosos poblados dependen enteramente de sus cauces, y de la forma ancestral de comerciar a través de precarias embarcaciones que recorren a diario y en forma bastante fluida toda la zona del oriente.



Principal medio de comunicación en la selva peruana.

No existe una óptima infraestructura fluvial en nuestra selva. Resulta por tanto incongruente mencionar la palabra "infraestructura", pues lamentablemente no se aplica en nuestro país.

Considerando este hecho, es necesario resaltar la inexistencia de puertos fluviales como tales en la Amazonía peruana, debido a que aún en la actualidad las embarcaciones atracan en el mejor lugar que encuentren, a orillas de los ríos, razón por la cual impera el desorden, el caos y la contaminación progresiva.

Las ciudades portuarias no disponen de muelles adecuados que permitan el atraque o desatraque de las grandes embarcaciones que surcan los ríos de la Amazonía.

Asimismo, no se dispone tampoco de las facilidades logísticas necesarias para aprovechar al máximo el comercio fluvial, tales como grandes almacenes, maestranzas adecuadas, ni mucho menos capacidad de astilleros, siendo quizá el único formal y adecuado SIMA Iquitos.

Es increíble observar que aún hoy, en la actualidad, las lanchas embarcan y desembarcan sus productos en el mejor lugar al cual arriban, a orillas de la ciudad misma, en medio del barro y de la suciedad e inmundicia que se genera.

La economía, por tanto, está basada principalmente en el conocimiento de la navegación fluvial, la cual deriva en los siguientes factores:

1. "Río Arriba" / "Río Abajo"

La navegación fluvial tiene solo dos direcciones posibles: con la corriente o contra la corriente.

En los grandes ríos de la selva no es muy frecuente observar grandes rompientes, pues los cursos de agua ya han bajado hacia la llanura amazónica, con un abundante caudal de agua, por lo que en ocasiones es posible describirlos como mares interiores, debido a la magnitud de su cauce.

Sin embargo, las corrientes suelen ser fuertes, por lo que el tiempo de navegación está condicionado al hecho de navegar "río arriba" (contra la corriente), o "río abajo" (con la corriente).

Navegar "río arriba" significa trasladarse hacia un punto o localidad ubicada en la orilla del río que se encuentre hacia el origen del mismo, o sea, hacia el nacimiento de dicho curso de agua; por tanto, navegar "río abajo" es exactamente lo contrario.

Este factor es importantísimo, pues condiciona significativamente a la navegación, puesto que si uno navega contra corriente hace uso de mayor tiempo y de más cantidad de combustible, lo cual también ocasiona un mayor desgaste del motor o de la fuerza propulsora. De igual forma, dispone de una reducida maniobrabilidad, lo cual determina en concreto que el costo del transporte sea considerablemente más alto que el navegar "río abajo".

2. Vaciante y Creciente

Los ríos no son estables ni mucho menos continuos. Durante la temporada de lluvias en la selva los cauces crecen extraordinariamente, al punto de llegar a cubrir hasta unos 10 metros de altura o más, inundando lo que durante la temporada seca fue un prado o una quebrada.

Esto quizá no represente mucha cantidad para el lector, pero si se multiplica mentalmente esa altura por las enormes distancias que recorren los ríos en sus cauces, ¿podemos imaginar entonces la cantidad de agua dulce que fluye a través de la selva?

Es interesante ver en diversos lugares partes de la ribera que un día estaban completamente descubiertas y llenas de vegetación, para luego verlas al día siguiente como parte sumergida del curso del río. Las inundaciones, por tanto, no se producen gradualmente, pues una lluvia torrencial puede transformar un tranquilo riachuelo en un caudaloso y profundo río en una sola noche.

En un sentido más estricto, se denomina como "vaciante" a toda la temporada de sequía en la cual el caudal del río baja considerablemente; mientras que "creciente" es el periodo de lluvias que incrementa al máximo el nivel del agua en el curso fluvial.

Estos factores son también determinantes en la navegación, pues con la vaciante la fuerza de la corriente disminuye, pero la navegación se hace más peligrosa, debido a que se puede encontrar "bajos" en el curso del río, lo cual dificulta las maniobras, incrementando la posibilidad de encallamiento.

"Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo que el del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva".

Los prácticos y las personas conocedoras de los cursos de los ríos deben establecer rutas en ocasiones más largas para poder llegar a su destino, sorteando dichos bajos e islotes de arena que se forman en la temporada seca.

Por otro lado, con la creciente el caudal del río se vuelve más torrentoso, a su vez que, al crecer e inundar las riberas contiguas, el río trae consigo enormes troncos semi-sumergidos que flotan a la deriva, haciendo también peligrosa la navegación, pues al chocar dichos maderos con la embarcación, serían capaces de desestabilizarla, crearle un forado o malograr la pala o las hélices del motor.

Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva", pues su cauce varía en cada crecida, al ir erosionando los recodos y las curvas de su trayectoria.

3. Delincuencia y piratería fluvial

Si bien en la capital y en las grandes ciudades el factor delicuencia se ha vuelto un verdadero problema, no es despreciable el mismo problema en los ríos navegables de nuestro país.

Este problema se viene suscitando desde hace mucho tiempo atrás, pero es importante señalar que en los últimos años ha empeorado, debido principalmente al mayor flujo comercial que se ha originado en la selva.

Los delincuentes aprovechan aún más la temporada de lluvias o "creciente" para esconder las lanchas desde las cuales atracan a las embarcaciones comerciales en los múltiples "caños" y quebradas que se abren a través del trayecto de los grandes ríos.

La piratería se ha vuelto, por tanto, un grave problema social en esta parte del país.

4. Acceso a carreteras

El comercio amazónico está en función del cálculo del tiempo que demora trasladar la mercancía entre poblado y poblado, y, por consiguiente, en el tiempo que los habitantes deben considerar para acceder a la carretera más próxima, a fin de trasladar sus productos hacia otros destinos, y, en forma más concreta, hacia la capital.



Red de carreteras para el comercio amazónico.

La mayor parte de la Amazonía está semi-aislada, pues no existe una red de carreteras que la unan; por ello, los productos son transportados a través de enormes embarcaciones que deben sortear los peligros antes descritos. Las navegaciones comerciales de transporte de productos pueden durar entre dos a treinta días, dependiendo de la distancia, la ubicación y la temporada.

Asimismo, existen embarcaciones llamadas "lanchas rápidas", que aceleran el transporte, pero que son aplicadas principalmente al transporte de pasajeros y a una carga reducida. Efectivamente, son rápidas, pero también deben considerar los factores indicados.

Transporte Terrestre

Con la premisa clara que "el tiempo es dinero", si se considerara la implementación de nuevas y/o mejores vías de comunicación en esta parte del país, entonces se podría contar con los medios posibles para generar mayores ingresos y, con ello, mayor desarrollo a la región.

Las principales rutas que se internan en la selva —por no decir las únicas— están mal diseñadas y su estructura está colapsando, a causa que conectan con regiones andinas propensas a sufrir los embates de la naturaleza, llámense huaycos, deslizamientos, inundaciones y nevadas.

Debido a lo agreste de nuestro territorio, es preciso contar con una buena y resistente infraestructura vial, pues de esto mismo depende enormemente el desarrollo amazónico.



Carencias del tramo Pucallpa - Aguaytía.

El comercio que se desarrolla por vía fluvial no termina en los ríos, pues tan pronto llegan a tierra, los productos son embarcados en vehículos terrestres que los transportan hacia la capital u otras ciudades que comercian directamente con la selva.

Tres de las cuatro ciudades principales están conectadas a través de carreteras, siendo Iquitos la única ciudad capital de Departamento en el Perú que no cuenta con una carretera que la una con el resto del país.

La principal vía de acceso a la ciudad de Pucallpa desde la capital la constituye la Carretera "Federico Basadre", la cual está unida a la Carretera Central del país, conectando de esta forma a las ciudades de Pucallpa, Huánuco, Cerro de Pasco, La Oroya y Lima. Por ende, casi todo el tráfico comercial se da a través de esta vía, pues los vuelos comerciales aún son costosos y los productos son trasladados vía terrestre a través de esta carretera.

Si bien es cierto el tramo Pucallpa–Aguaytía se encuentra en buenas condiciones, también es necesario resaltar que el resto de la vía siempre tiene graves carencias, debido al desinterés de las autoridades de efectuar un correcto mantenimiento a las zonas más críticas, y, más aún, a pensar a futuro y ampliarla a cuatro carriles, pues los dos únicos carriles ya no se abastecen en la actualidad.

Anteriormente se mencionó que la Carretera "Federico Basadre" era la principal vía de comunicación Pucallpa–Lima, pero no es la única. Es necesario puntualizar que es posible llegar a la ciudad de Lima a través de la carretera que cruza las zonas selváticas de los Departamentos de Huánuco, Pasco y Junín, partiendo desde el centro poblado de Alexander Von Humboldt, y uniendo respectivamente las ciudades de Puerto Súngaro, Ciudad Constitución, Puerto Bermúdez, Villa Rica, La Merced, Tarma y La Oroya, antes de llegar a Lima.

Esta carretera se encuentra en pésimas condiciones en la actualidad, y consta de un único carril en el tramo que va desde Von Humboldt hasta Villa Rica. Sin embargo, y en las condiciones deplorables en las que se encuentra, es posible llegar el día de hoy a Lima en un tiempo casi similar empleando la Carretera Central, pues la mayor parte de su trayecto es recto, sin curvas pronunciadas ni abismos, ni mucho menos tiene la amenaza de los constantes huaycos que obstaculizan constantemente a la otra vía.

Tomando en consideración este hecho, es resaltante suponer que, de encontrarse en óptimas condiciones, esta vía alterna se constituiría en la principal vía de acceso a la capital, debido a su fácil accesibilidad y rapidez de tránsito, lo cual constribuiría en gran medida al desarrollo de los pueblos que se sitúan a la vera de este camino.

De contar con una nueva carretera en el área ya descrita anteriormente, se podría manejar una mayor fluidez en el tránsito. Esto reduciría drásticamente los tiempos y permitiría generar un mayor desarrollo en la región.

Comercio, importaciones y exportaciones

El mayor flujo comercial entre la Amazonía y las ciudades de la costa y la sierra se produce actualmente a través de la Carretera Central, y es resaltante observar el increíble e intenso tráfico de material que abastece a diario a estas zonas selváticas, siendo Pucallpa el punto desde el cual se abastece a los demás poblados, vía fluvial, pues la carretera tiene su punto culminante en esta ciudad.

Asimismo, un gran porcentaje de los productos provenientes de la selva tienen paso casi obligado a través de dicha carretera hacia las zonas de comercio costero, sea para consumo interno o para la exportación.

Sin el riesgo de caer en la exageración, es posible observar cada 30 minutos un camión cargado a tope de madera de primera calidad, ya aserrada, rumbo a la capital.

De igual forma, grandes camiones cargados de productos tales como víveres, frutas, materiales de construcción, ropa y hasta animales, tienen similar tráfico, tanto de ida como de vuelta.

El tránsito es continuo, ya sea de día como de noche, en un recorrido realmente tortuoso de poco más de 20 horas —en el mejor de los casos—, hasta los tres días de viaje, para el caso de grandes cargas. Este tiempo se ve incrementado en época de lluvias, pues la carretera se vuelve prácticamente intransitable,



Flujo comercial entre la amazonía y la costa.

debido a los constantes huaycos, a la falta de mantenimiento de la vía en zonas llenas de baches y próximas a peligrosos abismos, y a la precariedad de contar con una carretera de tan solo dos vías: una de ida y otra de retorno, en una de las zonas más transitadas del país.

Por otro lado, se debe considerar el comercio que se efectúa a través de los ríos.

Es así que a través de los puertos de Pucallpa (río Ucayali) y de Yurimaguas (río Huallaga), se realiza el comercio fluvial hasta la ciudad de Iquitos.

Dicho comercio es uno de los más importantes de la zona, pues grandes embarcaciones recorren continuamente dichos ríos con el afán de fletar sus productos vía terrestre, principalmente hacia la ciudad de Lima o viceversa. Sin embargo, resulta más conveniente el arribo o partida de productos amazónicos a través de Pucallpa, debido a su mayor cercanía a la capital, puesto que Yurimaguas se encuentra más alejada.

Por otra parte, los productos que llegan a Iquitos, procedentes de las distintas zonas del país, han sufrido un incremento en sus precios, puesto que a su costo real se le suma el flete, el cual, como ya se mencionó, se da principalmente por vía fluvial.

Inclusive los productos que llegan a través de la vía aérea también tienen un sobrecosto, pero debido a la poca capacidad de las aeronaves, los principales materiales son transportados a través de los ríos.

Ahora bien, Iquitos es una las ciudades más grandes y modernas de la selva, pero el panorama cambia cuando nos referimos a ciudades, pueblos y caseríos mucho más alejados aún, ubicados principalmente en los Departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios.

A estos lugares, los productos básicos han llegado vía fluvial con un sobrecosto casi exponencial, debido a que los transportes fluviales pueden llegar a surcar los ríos durante días, lo cual incrementa su costo enormemente.

Por ejemplo, en la localidad fronteriza de Güepí, en el norte del país, en el límite tripartito del Perú con Ecuador y Colombia, una botella personal de gaseosa de una popular y reconocida marca puede llegar a costar hasta 15 nuevos soles.



Ríos principales del Perú que permiten el progreso de la amazonía.

Conclusión

Por todo esto, se puede distinguir una amplia gama de trabajos aún por realizar, lo cual a futuro generará muchas oportunidades de empleo y progreso en esta extensa región.

En la actualidad, en la Amazonía no se distingue demasiado el impacto de desarrollo regional, pues las divisiones administrativas que se encuentran vigentes se han establecido siguiendo criterios inadecuados y poco prácticos para cada zona.

Esto quiere decir que mientras las grandes ciudades antes mencionadas se desarrollan a un ritmo bastante acelerado, sus supuestas ciudades satélite aún no lo han hecho.

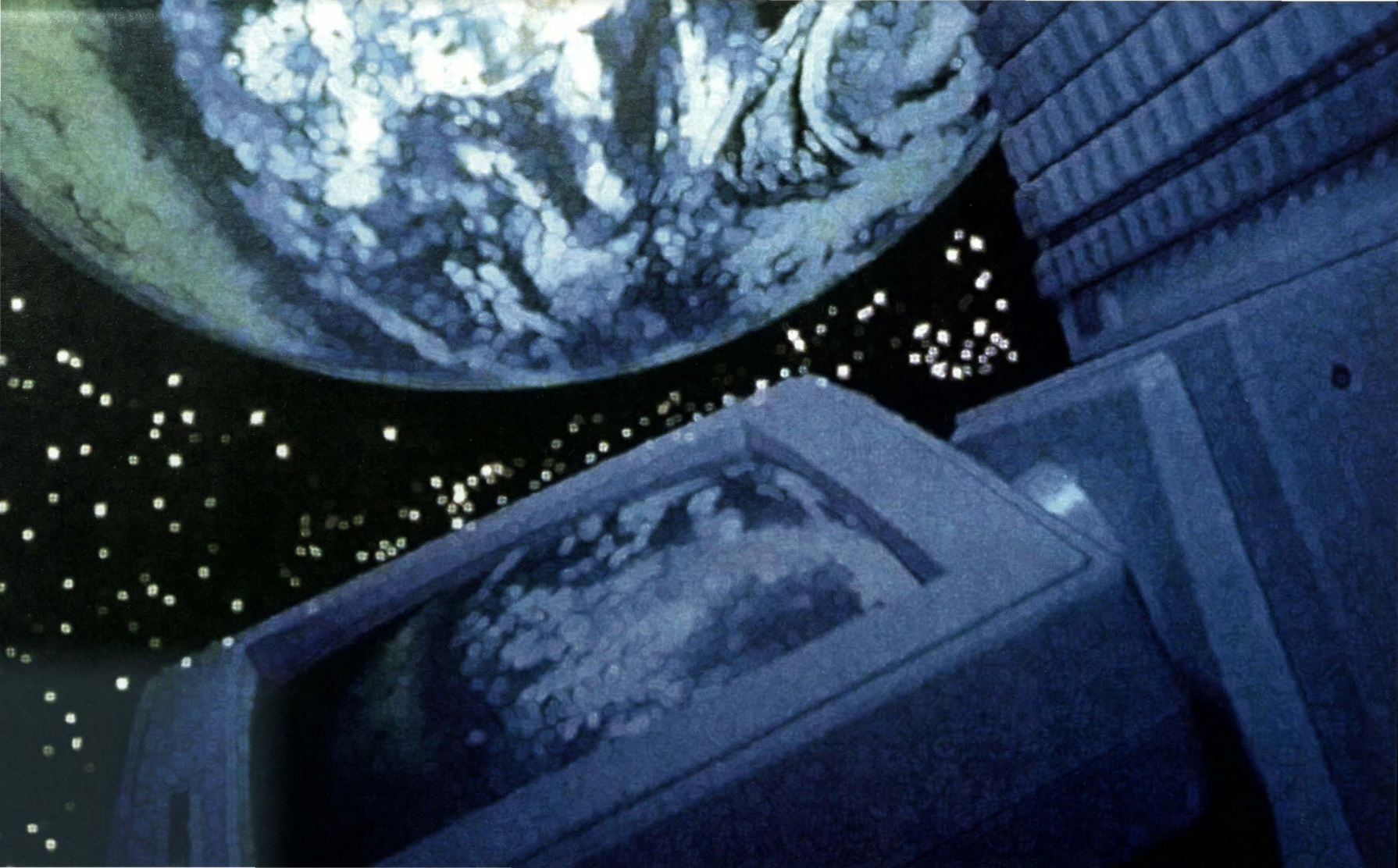
Por otra parte, existe un enorme movimiento comercial a través de vías fluviales, en los distintos ríos navegables que fluyen a través de la Amazonía.

Los cuatro ríos principales del Perú: Ucayali, Marañón, Amazonas y Madre de Dios, tienen en sus riberas y en las riberas de sus afluentes y tributarios, diversas ciudades-puertos que permiten en la actualidad el desarrollo del comercio amazónico, pero que, de acuerdo con lo descrito, requieren una mayor infraestructura fluvial que permita optimizar aún más el progreso de la Amazonía.

Por todo ello, conozcamos nuestra selva cada vez más, y aprendamos a valorarla. Aún estamos a tiempo.

Referencia

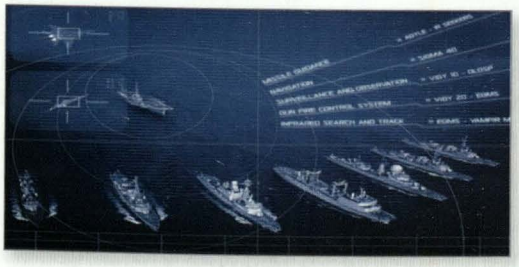
1 Los países megadiversos son los que albergan el mayor índice de biodiversidad de la Tierra. Formanparte de este grupo: Madagascar, República Democrática del Congo, Sudáfrica, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, México, Perú, Venezuela, China, Filipinas, India, Indonesia, Malasia, Australia y Papúa Nueva Guinea.



Empleo de las Operaciones de Información como armas ofensivas



Capitán de Navío
ALBERTO ABRAHAM ARNILLAS BRENDER



Introducción

La evolución tecnológica realizada en los últimas décadas, ha provocado una revolución en los asuntos militares, empleándose en el plano táctico nuevas armas,que han desplazado los antiguos conceptos de masa y fuerza, existiendo actualmente aviones no tripulados (UAV), misiles de largo alcance con altas probabilidades de impacto, sistemas de vigilancia tridimensionales, buques y aviones invisibles al radar enemigo, equipos de posicionamiento (GPS) para Fuerzas sumamente móviles, flexibles e interoperables, debiendo ser apoyadas por robustos sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo, que permitan tomas de decisiones en tiempo real.

Las Operaciones de Información son un concepto relativamente nuevo, que basa la guerra moderna en un elemento que ha estado presente en los conflictos a lo largo de la historia de la humanidad: *la información*, la cual se ha convertido en un recurso estratégico vital para la Seguridad Nacional de un país en todos los ámbitos de acción, requiriéndose para su empleo una adecuada explotación, planificación, coordinación y sincronización, debiéndose asignar estas acciones al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), como la Institución del más alto nivel estratégico militar.



Las Operaciones de Información pueden definirse como el uso integrado de las capacidades centrales de la guerra electrónica, operaciones de redes de cómputo, operaciones sicológicas, engaño militar y operaciones de seguridad; en conjunto con las capacidades específicas de apoyo y relacionadas para influenciar, interrumpir, degradar o usurpar la toma de decisiones adversas humanas y automatizadas, protegiendo al mismo tiempo las nuestras.

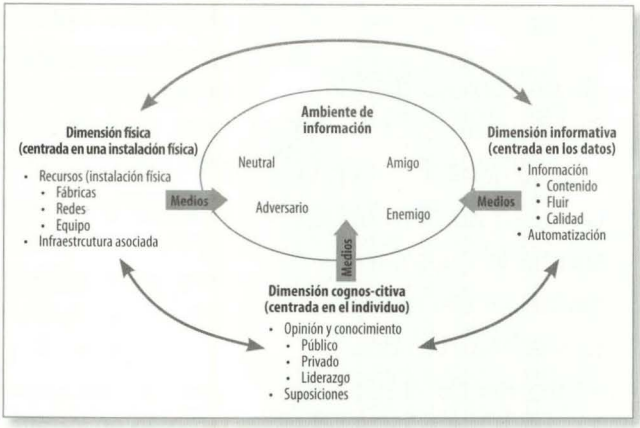
Respecto al entorno de la información, existe una *dimensión física*, compuesta por los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo, así como la infraestructura de apoyo, que permiten a las personas y organizaciones conducir operaciones a través de los dominios del aire, mar, tierra y el espacio. Existe, así mismo, una *dimensión informacional*, consistente en el contenido y flujo de la información, la cual es colectada, analizada, almacenada, diseminada y mostrada; por lo tanto, esta dimensión debe también ser protegida.

Finalmente, existe una *dimensión cognitiva*, que es la más importante, debido a que las decisiones se tomarán en base a cómo el Comandante percibe la realidad, influenciando también el entrenamiento, la moral y los valores que pueden significar perder una campaña o un conflicto en el subconsciente.

La guerra informática es el subconjunto de Operaciones de Información de carácter ofensivo, que puede definirse como las acciones que se realizan a fin de alterar la información y los sistemas de información del adversario, mientras se protegen los propios, con el propósito de obtener la superioridad de la información, lográndose en ese escenario, desarrollar acciones tendientes a recolectar, controlar, explotar y defender la información, sin oposición efectiva del adversario, quien se encontrará confundido al habérsele negado el acceso a la información útil, y retrasado respecto a la toma de decisiones nuestras.

Es oportuno señalar que en las Operaciones de Información no debe haber diferencias entre el tiempo de paz y guerra, debido a que en cualquier

momento una computadora componente de un sistema de comando y control, podría activar un virus programado como un arma digital elaborada profesionalmente a partir de una tarea de Inteligencia, para producir un daño específicamente dirigido, debiéndose romper los paradigmas existentes para desarrollar sistemas informáticos con una arquitectura informática que esté preparada para ser atacada, lanzando contramedidas como recursos de defensa y activando alarmas que permitan informar del citado ataque.



Incluso ya estamos viviendo una guerra informática o ciberguerra, con organizaciones como Anonymous, que ha emprendido una serie de ataques dirigidos a las organizaciones contrarias a Wikileaks, la cual filtró en el año 2010 una serie de documentos de carácter diplomático de Estados Unidos; además, existen otros actores ocultos siempre en el anonimato y de intereses diversos, como son los *ciberterroristas,* piratas informáticos, *hackers*, espías, entre otros, que operan en las redes informáticas para obtener información sensible con bombas lógicas y programas husmeadores.

En el *ciberataque* más exitoso alcanzado hasta la fecha, se cree que Estados Unidos, conjuntamente con Israel, infiltró en los sistemas de control de la central nuclear situada en Bushehr, en Irán, un virus con una potencia sin precedentes, denominado *Stuxnet*, el cual permanece dormido hasta que recibe una orden proveniente de su creador, y que en el caso de Irán, tenía el objetivo de acceder e inutilizar los sistemas de control (SCADA) de la central nuclear de Bushehr y de la planta de enriquecimiento de uranio de Natanz, dentro de la "Operación Myrtus".

Otro paradigma que es oportuno romper, es pensar que la guerra de la información es la guerra del futuro; por el contrario, consideramos que es la guerra de hoy, como ya lo ha interiorizado Estados Unidos, que ha anunciado a la comunidad internacional que responderá a este tipo de ataques, incluso a través de la fuerza militar tradicional, incrementando de 900 a 4.000 los efectivos del área de Operaciones de Información del Departamento de Defensa y

"El prestigioso diario *The Economist*, advierte una vulnerabilidad en la cantidad de fibra óptica submarina desplazada alrededor del mundo, con la finalidad de interconectar al planeta; en sí, los cables pueden ser saboteados en cualquier parte del mundo".

elevando su presupuesto a 23.000 millones de dólares, lo cual demuestra la importancia de contar con expertos en medios informáticos, quienes en el futuro deberán reemplazar a los soldados convencionales.

Además, el prestigioso diario *The Economist*, advierte una vulnerabilidad en la cantidad de fibra óptica submarina desplazada alrededor del mundo, con la finalidad de interconectar al planeta; en sí, los cables pueden ser saboteados en cualquier parte del mundo y también en los alrededores de Nueva York, el Mar Rojo o el estrecho de Luzón, en las islas Filipinas; lugares donde se encuentran los servidores de dominio potencialmente más sensibles, que manejan la mayor parte del tráfico de internet.

A continuación se describirán las capacidades en que se basan las Operaciones de Información ofensivas, como la guerra sicológica, decepción militar, ataque electrónico, operaciones de redes de cómputo y, complementariamente, operaciones de seguridad, además de otras relacionadas que permitirán influenciar, interrumpir, dañar, usurpar o negar la toma de decisiones adversarias, tanto humanas como automatizadas, mientras que se protege la propia superioridad de la información.

Operaciones Sicológicas

Se definen como aquellas operaciones planeadas en tiempos de paz, crisis y guerras, dirigidas a audiencias amigas, neutrales y de interés, para influir en actitudes y conductas que ayuden a la consolidación de los objetivos políticos, estratégicos y militares, con la finalidad de debilitar la voluntad del adversario, reforzar la moral de las Fuerzas propias y ganar el apoyo de los neutrales, debiendo tener en cuenta que la capacidad de contar con una óptima relación con los medios de comunicación (asuntos públicos) es esencial para conseguir la máxima eficacia, enfocándonos en las operaciones del tipo "guerra sicológica", por ser de carácter ofensivo.

Se puede emplear una amplia gama de medios de comunicación como la radio, los altavoces, la televisión y el cine; pero en una campaña de largo plazo, estos son

medios costosos y que suponen una preparación y planificación elaboradas antes de ser llevados a cabo; por lo que en el corto plazo se recomienda la utilización de volantes y *posters*, los cuales tienen como ventaja su bajo costo y que, por ser un mensaje impreso, persiste su finalidad hasta que sea destruido, pasando de mano en mano y entregándose a un objetivo específico, evitándose que llegue a una audiencia imprevista o incluso no deseada.

> "Se puede emplear una amplia gama de medios de comunicación como la radio, los altavoces, la televisión y el cine; pero en una campaña de largo plazo, estos son medios caros y que suponen una preparación y planificación elaboradas antes de ser levados a cabo".

Como inconvenientes, los volantes carecen de la inmediatez de las transmisiones tanto de radio como de televisión, pudiendo su distribución verse afectada por la situación táctica, dificultándose la transmisión de ideas complejas; para lo cual es muy importante conocer la forma de pensar, los valores y los factores subyacentes que se encuentran de forma oculta en el accionar de los grupos de interés. Estas ventajas y desventajas podrían mencionarse en tiempo pasado, debido a que actualmente los folletos podrán ser enviados como correos *spam* a todos aquellos que se desee contactar, por lo cual las redes de comunicaciones facilitan las operaciones sicológicas.

En la Guerra del Golfo, las operaciones sicológicas realizadas por la coalición jugaron un importante papel para obtener la victoria, para fortalecer la moral de los combatientes y minar la del enemigo, empleándose coberturas en radio, televisión, altavoces y especialmente por los volantes que se arrojaron desde el aire y que sirvieron para que el 44% del Ejército iraquí deserte, 17.000 hombres pasaran al bando enemigo y cerca de 90.000 se rindiesen.

Operaciones de Decepción

Son acciones que se ejecutan para confundir y engañar al adversario a fin de que el enemigo tome decisiones erróneas en relación a sus capacidades militares, intenciones y ejecución de operaciones, logrando que dichas equivocaciones repercutan en un mayor desgaste de sus Fuerzas. Diversos casos de engaño se han dado a lo largo de la historia, siendo uno de los primeros en realizarlas Aníbal Barca, comandante cartaginés que siempre realizaba estratagemas con la finalidad de obtener la ventaja táctica.



El éxito del desembarco de Normandía suponía un punto de inflexión en la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, el planeamiento y ejecución de una operación de tal envergadura, tenía que estar acompañada de una serie de maniobras deceptivas, a fin de distraer la atención del alto mando alemán y a la vez desconcentrar sus Fuerzas, que ante el inminente avance aliado, reforzó las defensas de las playas de toda la zona norte francesa.

La operación de engaño consistió en crear una división fantasma del Ejército, conformada por actores, especialistas en efectos especiales, guionistas, expertos en comunicaciones, apoyados por tropas reales que ensayaban en las costas de Calais un desembarco, contando con tanques, campamentos y vehículos falsos, que eran inflados con compresoras de aire, designándose al General Patton como Comandante del "Primer Grupo del Ejército Estadounidense" (FUSAG), como fue denominado.

Además, en la mañana de la ya famosa operación, se lanzaron muñecos paracaidistas y una división de aviones arrojaba papeles color plata que actuaron como señuelos, activándose un comando encargado de dirigir órdenes falsas, teniendo tanto éxito esta maniobra, que luego del desembarco en Normandía, aún los alemanes pensaban que se realizaría otro en el paso de Calais.

Operaciones de Redes de Cómputo

Las Operaciones de Redes de Cómputo (CNO) inician sus operaciones ante el incremento del uso de los sistemas de información y terminales informáticos en red por organizaciones civiles y militares, utilizadas para atacar, engañar, degradar, interrumpir, denegar, explotar la infraestructura del enemigo y defender la propia.

Las Operaciones de Redes son aplicables en todos los niveles de Comando; sin embargo, conducidas en apoyo de un comando específico pueden afectar a los escalones subordinados. Por ello, las operaciones de redes deben ser planeadas de manera centralizada, en el más alto nivel, por la autoridad competente y capacitada. Se subdividen en:

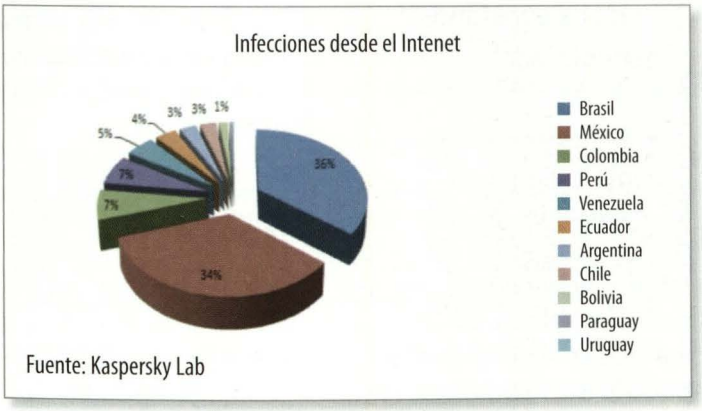
- Ataque a Redes de Computadoras (*Computer Network Attack*,CNA)
- Defensa de Redes de Computadoras (*Computer Network Defense*, CND)
- Explotación de Redes de Computadoras (*Computer Network Explotation*, CNE)

Ataque a Redes de Computadoras

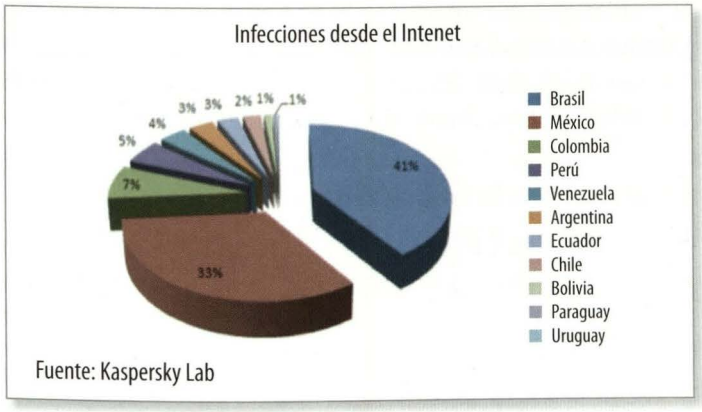
Son las medidas que se adoptan buscando interrumpir, negar, degradar, desorganizar o destruir información en las redes de computadoras de los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo del adversario. Sus acciones comprenden la denegación de servicio o de *hacking*, para lo cual se pueden utilizar *malware*, virus, troyanos, *spam*, entre otros modos de ataques informáticos, debiendo el responsable a cargo realizar la planificacióny coordinar estrechamente con la sección de Inteligencia.

En el informe de la empresa de antivirus Kaspersky del año 2012, se señala el porcentaje de infecciones recibidas en las computadoras de los países de Sudamérica, dentro de las redes informáticas y fuera de ellas, por contagios por medios externos, como los conocidos USB. En dicho informe se observa que el Perú, en ambos casos, tiene un 7% del total, siendo Brasil el país con el mayor porcentaje de virus, con un 41% y 36%, respectivamente, según los siguientes cuadros:

Por su parte, el presidente Barack Obama ha dispuesto reforzar la lucha contra los *ciberataques*, después de conocerse los ataques atribuidos a China a empresas como Facebook, Apple o Twitter, con el intento de espiar y conocer la información que se maneja dentro de las redes de esas compañías; sin embargo, la Unión Europea acusa a Estados Unidos de haber



Fuente: Kaspersky Lab



Fuente: Kaspersky Lab

"Durante la Segunda Guerra Mundial, la perturbación de las transmisiones de las estaciones de radiodifusión adversarias, orientada a impedir la difusión de los programas de propaganda enemiga, constituyó una práctica constante y generalizada".

espiado sus redes, en un hecho sin precedentes, conociéndose además –como se dijo anteriormente– que este país, en conjunto con Israel, atacó el programa nuclear iraní, a través del famoso virus Stuxnet, lo que demuestra a la luz de estos acontecimientos, que la *ciberguerra,* es una guerra actual y no del futuro.

Operaciones de Guerra Electrónica

Desde el surgimiento del radar en plena Segunda Guerra Mundial, la lucha por tener la mayor tecnología para contar con el control del espacio electromagnético, así como negarlo al enemigo, ha sido una constante, desarrollándose una amplia gama de sistemas militares vinculados para el ataque (*hardkill*) y otros relacionados con la defensa electrónica (*softkill*).

Durante la Segunda Guerra Mundial, la perturbación de las transmisiones de las estaciones de radiodifusión adversarias, orientada a impedir la difusión de los programas de propaganda enemiga, constituyó una práctica constante y generalizada; muchas estaciones estaban interferidas u ocultas bajo ruidos metálicos, sonidos fuertes u otros tipos de ruidos, aplicándose también, aunque en menor medida, al campo de las comunicaciones militares para impedir al enemigo el uso eficaz de su equipo de radio.

Sin embargo, los ataques electrónicos en la actual era digital y de redes, pueden desarrollarse por medio de virus informáticos, como ya se ha venido comentando, que afectarían a las computadoras principales de los sistemas de comunicaciones, comando y control enemigos.

Operaciones de Seguridad

Son parte del proceso de identificación de la información crítica y clasificada, así como del análisis subsiguiente de las acciones propias y otras actividades que permiten identificar la información que podría ser necesaria para que el adversario tenga suficiente conocimiento de nuestros movimientos, capacidades

e intenciones, con el fin de negarle esta información. Están asociadas con las Operaciones de Información Defensivas, pero que deben estar totalmente relacionadas con las Ofensivas, a fin de obtener una superioridad de la información en el plano estratégico, operacional y táctico.

Operaciones de Apoyo

Las capacidades descritas anteriormente no se podrían concretar, si es que no se toman en cuenta ciertas capacidades de Apoyo que permitirían consolidar los objetivos impuestos al inicio de una crisis o una campaña operacional, describiéndose a continuación las más importantes:

"Toda Operación de Información Ofensiva debe estar acompañada de una adecuada comunicación de los sucesos, lo cual transmite confianza a nuestras tropas y población, debiéndose contar para ello con excelentes relaciones con los medios de comunicación".

Ataque Físico

Es el punto culminante de toda operación militar y donde se debe atacar los centros de gravedad o puntos vulnerables del enemigo que afecten su capacidad de lucha. Dadas sus múltiples posibilidades a través de las capacidades ya conocidas, el grupo de trabajo ha considerado no extenderse en este punto, en beneficio de ahondar en las Operaciones de Información Ofensivas.

Cabe resaltar que una interesante vulnerabilidad en la guerra informática, la representa el ataque a los cables de internet que se encuentran sumergidos en el mar y que podrían afectar a los centros de toma de decisiones rivales, como un posible curso de acción propio.

Asuntos Públicos

Toda Operación de Información Ofensiva debe estar acompañada de una adecuada comunicación de los sucesos, lo cual transmite confianza a nuestras tropas y población, debiéndose contar para ello con excelentes relaciones con los medios de comunicación, con la finalidad de que sirvan de enlace entre nosotros, como integrantes de las Fuerzas Armadas, y el público objetivo, tanto interno como externo, tratando que informen los hechos sucedidos de acuerdo a cómo nosotros queremos que se den a conocer los acontecimientos.

Además sirven para contradecir los efectos de la propaganda enemiga, revelando información oportuna y confiable, debiéndose materializar en medidas activas, como ruedas de prensa, comunicados, artículos y puntos de discusión específicos.

Asuntos Civiles

Acciones militares para establecer, mantener, influenciar o explotar relaciones con organizaciones, autoridades y población civil, y que deben de desarrollarse en forma permanente como una tarea implícita a todo miembro de las Fuerzas Armadas, y que durante una Operación Ofensiva deben de servir para evitar la interferencia civil en el desarrollo de las operaciones militares.

"Las Operaciones de Información tienen un carácter estratégico y, por lo tanto, deben ser asumidas en el ámbito militar del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), que deberá desarrollar las acciones de planeamiento, coordinación y ejecución".

Conclusiones

a. La era de la información digital obliga a los líderes de las organizaciones a estar un paso adelante en los acontecimientos que puedan presentarse en el futuro, ya que el ciclo de la toma de decisiones es cada vez más veloz, con la finalidad de minimizar los impactos negativos provenientes del entorno, debiendo efectuar una Inteligencia operativa permanentemente, que sirva para observar y analizar los movimientos de los competidores, así como de los enemigos en el plano militar.

b. Las Operaciones de Información tienen como principio coordinar y sincronizar las cinco capacidades básicas para lograr los objetivos planteados o prevenir que el adversário logre alcanzar los suyos, empleándose para ello, la decepción militar, la guerra sicológica (como parte de las operaciones sicológicas), el ataque electrónico (como parte ofensiva de la guerra electrónica), las operaciones de seguridad y finalmente las operaciones de las redes de cómputo, derivadas del desarrollo de la tecnología en la actual era de la información digital.

c. No es posible concebir en la actualidad Operaciones de Información Ofensivas sin que se tomen en consideración las Defensivas, con la finalidad de estar preparados para repeler con éxito un ataque proveniente de fuerzas enemigas, debiéndose entender a este nuevo concepto como un todo y nunca de manera separada.

d. Las Operaciones de Información tienen un carácter estratégico y, por lo tanto, deben ser asumidas en el ámbito militar del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), que deberá desarrollar las acciones de planeamiento, coordinación y ejecución, con la finalidad de apoyar el esfuerzo de lucha y el objetivo final trazado.

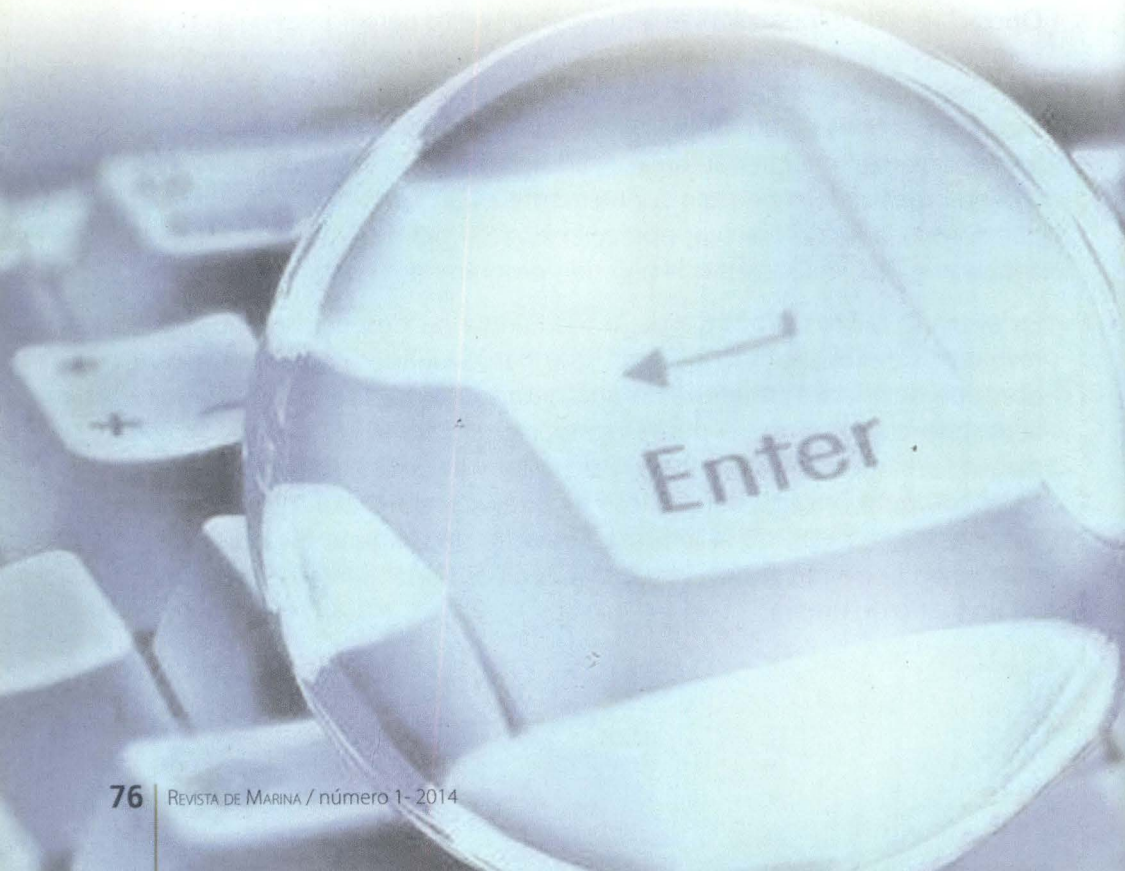
"En el plano militar, el avance de la tecnología ha desencadenado una revolución de los asuntos militares, que han ayudado a que los tomadores de decisiones cuenten con una mayor información; sin embargo, activando ciertos virus se podrá generar operaciones de decepción y ataques electrónicos".

e. Para la planificación y conducción de Operaciones de Información, se debe romper viejos paradigmas para concebir que no se tiene que pasar a una situación de conflicto para recibir un ataque por vías de las redes informáticas, ni tampoco pensar que este escenario se daría en un futuro, puesto que en internet se han enfocado los intereses de múltiples actores (estados, *ciberterroristas, piratas, hackers,* crimen organizado), que permanentemente están buscando vulnerar las plataformas, a fin de efectuar operaciones de espionaje, sabotaje, robos, a través de virus maliciosos que han sido programados con anterioridad.

f. En el plano militar, el avance de la tecnología ha desencadenado una revolución de los asuntos militares, que han ayudado a que los tomadores de decisiones cuenten con una mayor información; sin embargo, activando ciertos virus se podrá generar operaciones de decepción y ataques electrónicos a los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo propios, debiéndose tener en consideración que es vital tener la superioridad de la información, a fin de asegurar los objetivos militares y, por ende, los objetivos estratégicos inicialmente concebidos en un teatro de guerra.

Bibliografía

- Apuntes de Clase Alberto Arnillas (2007): "Marketing Internacional". Profesor Rolando Arellano. CENTRUM-Católica. Lima-Perú.
- Apuntes de Clase (2013): "Empleo Estratégico de las Operaciones de Información". Docente: Capitán de Navío (r) Luis Martínez Enrique. La Punta-Perú.
- Bachoir Vidaurre, Víctor;Leclere Pineda,Juan Carlos;Posito Luján,Marco; Reyes Lazo,Carlos Enrique; Valenzuela Gallegos, Richard (2010): "Las Operaciones de Información: Un recurso estratégico vital para la Seguridad Nacional". Revista de la Escuela Superior de Guerra. Lima-Perú.
- De Arancelis Mario (1983): *Historia de la Guerra Electrónica. Desde la Batalla de Tsushima, al Líbano y las Malvinas*. Madrid: Editorial San Martín.
- Doctrina de Operaciones de Información de Estados Unidos (2012).
- Ministerio de Defensa de España (2011).*Ciberseguridad. Retos y Amenazas a la Seguridad Nacional en el Ciberespacio.* Madrid: Imprenta del Ministerio de Defensa de España.
- Ministerio de Defensa del Perú (1998). *Conocimientos Básicos para las Operaciones Psicólogas*. Lima.
- Olsen,Soren (2012): "El Boxeo con un contrincante imaginario: La Guerra Cibernética y el ataque económico estratégico".*MilitaryReview.*
- http//www.centronaval.org.ar/boletin/BCN817/817lopez. "La Guerra Informática".
- http//www.wikipedia.org. "Guerra Electrónica"
- http//www.intelpage.info/web/exterior/textos/opsic. (2013): "Notas sobre el empleo de las Operaciones Sicológicas".
- Wegener, Henning (2001). "La Guerra Cybernética". Revista de Política Exterior. Alemania.



La isla que se resiste a morir



Estudiante de Ciencias de la Comunicación UPC
ALONSO CANTUARIAS DE LAS CASAS

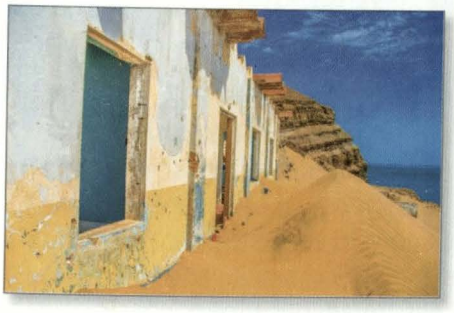


Foto: Erick Flores.

Esta allí, frente a las costas de una Lima que cambia físicamente pero que en esencia sigue siendo la misma. Las olas la embisten una y otra vez, erosionando una superficie ya bastante maltratada por la naturaleza. La neblina la desaparece por momentos, acaso para aislarla aún más de una urbe, como la otrora Ciudad de los Reyes cuyos habitantes continúan mirándola con curiosidad pese a que todos saben hasta el hartazgo de su existencia.

"Es un pedazo de tierra inerte", dicen algunos."Solo se trata de una isla desierta y sin atractivo", manifiestan otros. Guarida de piratas, soldados españoles y bandidos de la peor calaña, según la historia.

¿Qué de especial puede tener una porción de tierra bañada por las aguas del Pacífico? ¿Hay algo mágico en un territorio desértico, accidentado y que nadie aparentemente ha podido domar? Una veintena de jóvenes estudiantes de la UPC pudieron ver con sus ojos y con sus cámaras los encantos que guarda una isla que se resiste a morir, acaso impulsada por el espíritu de mártir del santo que dio origen a su nombre: San Lorenzo.

No se está sobre las brasas de carbón pero vaya que la tierra arde como la parrilla en la cual fue carbonizado Lorenzo, diácono romano, allá por el año 258.

En cuanto uno pisa la isla, luego de viajar por más de 20 minutos en bote desde La Punta, sabe que está en un lugar donde se respira un aire diferente, y no solo es por la brisa marina. Todavía se puede sentir el olor a pólvora en el ambiente.

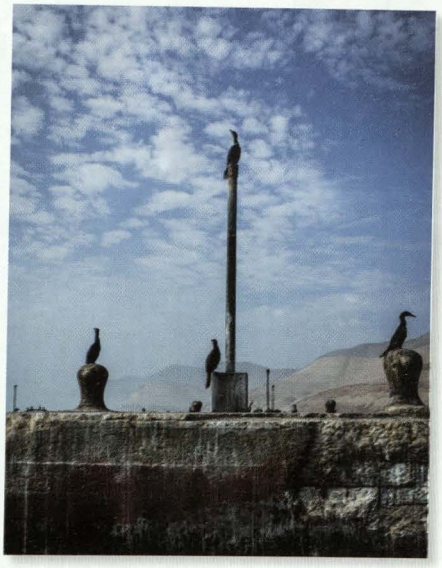
El respeto es una condición que se adopta rápidamente por la presencia de los efectivos de la Marina de Guerra del Perú, quizás las únicas personas que, tras varios siglos, han logrado asentarse sobre este territorio al punto de establecer una Estación naval. Su cordialidad para con una de veintena de jóvenes que invaden su territorio se combina también con el resguardo sigiloso que le dan a la isla. Estar acá permite apreciar y reconocer el trabajo que la Marina realiza para velar por el bienestar nacional.

Unas breves pero concisas palabras en el muelle de la isla de parte del personal de la Marina nos dan la bienvenida a este territorio que puede verse representado con una frase de *Le Petit Prince*: "Lo esencial es invisible a los ojos". Estar en la Isla San Lorenzo implica no solo estar atento con los cinco sentidos para captar una imagen: requiere entender el significado y la historia del lugar cuyas quebradas, abismos, cavernas horadadas y pequeñas playas encierran más de una historia.



Explorando la isla. Foto: Ximena del Rio.

La expedición fotográfica tuvo como guía al historiador William Chamorro, Técnico de la Marina, con estudios en Historia y que se desempeña como tal en la Dirección de Intereses Marítimos, quien demostró no ser solo un experto en lo concerniente a la Isla San Lorenzo, sino también en cruzar accidentados caminos, similares a la convulsionada historia de este territorio que destacó porque fue la Base de operaciones de varios piratas ingleses y holandeses que asaltaron el Callao, y porque fue el lugar donde el ejército español se refugió durante el Combate del 2 de Mayo. Pero este oscuro pasado contrasta con la luz que irradia el lugar, capaz de encantar a sus visitantes con sus texturas en el paisaje, con la agresividad de sus contornos, con la paz de sus alturas y con la reflexión que dejan las ruinas y escombros que se esparcen sobre sus tierras.



Comité de bienvenida.
Foto: Luis Fernando Vallejos.

Las dunas y quebradas delinean un cuerpo semejante a un hombre que duerme una siesta y resulta inevitable no pensar en la presencia del diácono Lorenzo. Las cavernas horadadas al borde de las playas de la isla invitan a encontrar los tesoros del lugar, que aunque no son de oro ni plata, guardan un valor especial: las huellas de los transitorios habitantes que permitieron crear una mística a un territorio complejo, capaz de transmitir paz con su vista privilegiada de Lima y ser el mismo tiempo un cementerio para centenares de hombres que se desvivieron por conquistar a la capital peruana.

Durante las más de cinco horas de estadía, el tiempo pareció no existir. Y uno solo se pudo dar cuenta del paso de los minutos y las horas cuando las piernas tambalearon por el calor y el desgaste del recorrido. Pero ese cansancio contrastó con la satisfacción de sentirse más vivo que nunca gracias a una isla que, aunque algunos den por inerte, es capaz de hacer florecer imágenes que quedarán en la posteridad. Imágenes que nacieron producto de entender la esencia de la isla: su rebeldía para no dejarse domar por cualquiera. Y es justamente esa idea la que se encuentra en cada una de las fotografías que surgieron aquella mañana de Mayo en la que una veintena de jóvenes se dejaron conquistar por un espacio que puede resultar invisible a los ojos pero no al corazón.



Foto: Neblina Vespertina / Natalia Ulloa.

La isla San Lorenzo en el inicio de nuestras relaciones diplomáticas con España



Licenciado en Derecho
HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI



Isla San lorenzo, en la actualidad.

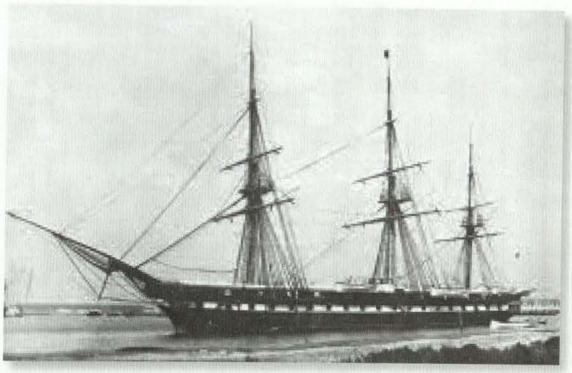
Disipadas las nubes de pólvora y pasión de la guerra de Independencia, las repúblicas hispanoamericanas dieron sus primeros pasos como naciones autónomas. Entre nuestros pueblos, mayoritariamente, no reinaba la animadversión contra España y lo español. Así, el primer Congreso Constituyente del Perú declaraba en 1822 que los españoles residentes tenían las puertas abiertas para volver una vez concluida la guerra. Esta buena disposición quedó reiterada en la ley del 23 de noviembre de 1823, que declaraba que *"los bienes de los españoles que tienen descendientes legítimos en el país se entreguen a estos, alzándose el embargo; que a sus mujeres se les devolviese la dote y se les entregare los gananciales; en caso de no haberlos, y que no teniendo dote ni gananciales, ni cómo subsistir, se les asignara la cuarta marital por vía de alimentos, con arreglo a las leyes"*[1].

No obstante, había un escollo que fue difícil de superar para el establecimiento de vínculos diplomáticos entre el Reino de España y la República del Perú: el pago de la deuda española, que en la capitulación de Ayacucho se reservó para ser tratada por el Congreso. La primera iniciativa para arreglar este asunto la tomó el presidente Agustín Gamarra (1785–1841), durante su primera administración, entre el año 1829 y 1833. En 1831 el presidente Gamarra presentó al Congreso un proyecto de ley que fue aprobado el 25 de agosto de ese año, en

el que se dispuso el reconocimiento como deuda española las imposiciones y depósitos hechos bajo el gobierno colonial hispano, exceptuándose de los alcances de esta ley los fondos y capitales que voluntariamente hubiesen sido entregados para sostener la lucha contra los patriotas. El acto de reconocimiento de la deuda por parte del Estado peruano estaba condicionado al comienzo de contactos formales con la Corona española para el reconocimiento de nuestra Patria como nación independiente y soberana. Leyes posteriores continuaron la senda establecida por la norma de 1831 y, en 1860, el jurista Francisco García Calderón señalaba que el Perú admitía como deuda pública *"el valor de los bienes enajenados por el Gobierno, pertenecientes a los españoles que tenían descendientes en el país; la dote y los gananciales de las mujeres de los mismos, si fueron enajenados; y si no los hubo, se les debía reconocer la cuarta marital sobre el valor de los bienes de sus maridos"*[2]. En 1835 el General Felipe Santiago Salaverry (1806–1836) nombró Ministro Plenipotenciario en España al literato y político Felipe Pardo y Aliaga (1806–1868). El carácter efímero de su gobierno impidió que Pardo llevara a cabo su misión.[3] En 1839, el Congreso Constituyente de Huancayo, reunido tras la derrota de la Confederación Peruano–Boliviana en la batalla de Yungay, el 20 de enero del mismo año, expidió una ley en la que se dispuso la apertura de los puertos peruanos a la navegación española en los mismos términos que el existente con el resto de las otras potencias europeas.[4] La misma ley abrogaba una anterior, del 29 de setiembre de 1829, que prohibía que se hicieran ciudadanos peruanos a los españoles que ingresaran al Perú, hasta que España reconociera la independencia.[5] Seis años después, el 28 de agosto de 1845, el presidente Ramón Castilla (1797–1867) pidió al Congreso la autorización pertinente para solicitar de España el reconocimiento de nuestra independencia. Se acreditó entonces un Ministro Plenipotenciario cerca del Palacio Real de Madrid. En 1849 el Ministro Plenipotenciario español en Santiago de Chile, Santiago de Tavira, notificaba a sus superiores en Madrid que el encargado de negocios del Perú en la misma ciudad le había hecho llegar un mensaje del presidente Castilla, en la que el jefe de Estado peruano abogaba por la conveniencia de establecer vínculos diplomáticos entre el Perú y España.

El 4 de julio de 1851 largaba anclas en el Callao la corbeta de guerra hispana "Ferrolana", en viaje de circunnavegación. Se trataba de una suerte de crucero de instrucción y embajada itinerante que tenía por objetivo *"mostrar en las costas de las otroras provincias de España en ultramar la moderna construcción naval española y formar favorable idea de la renaciente marina entre aquellos pueblos, hoy aliados y amigos, que deben su civilización a la audacia y pericia de nuestros primeros navegantes"*[6]. Haciendo gala de grandes dotes diplomáticas, el

Comandante de la "Ferrolana", Capitán José María de Quesada, entró en la rada del Callao, ordenó el saludo al pabellón nacional enarbolado en lo alto del Real Felipe, obteniendo similar respuesta de la guarnición de la fortaleza. Las instrucciones que había recibido en Madrid eran muy precisas respecto al trato con las autoridades de los países donde la "Ferrolana" tocaba puerto. Así, el 8 de julio de ese año el Comandante Quesada escribió el siguiente informe:



Corbeta Ferrolena, 1841.

> *"Llegado aquí era preciso manejarse con circunspección: todo lo que había que evitar era un desaire, que después de hecho no tuviese soldadura e impidiera que se arreglase esa cuestión para la que hace tiempo están muy dispuestos y solo se han detenido por el haber siete u ocho pretendientes para ir a concluirla. Desde luego que no tendría inconveniente en saludar si se aseguraba la contestación. Se me aseguró en la afirmativa: envié persona a propósito para verse con el Presidente a saber si me recibiría, pues de otro modo nadie saltaría en tierra: que yo no quería hacer el papel únicamente de tolerado ni consentido, sino que todo el mundo viese y supiese que se recibía francamente. Se me contestó que en el momento en que quisiese. Saludé, me contestaron; visité al Gobernador y Comandante General de Marina en el Callao y me recibió con todos los honores y delante de todos declaró que se me recibía y se me trataría no solo como la nación más privilegiada sino con todas las simpatías que eran naturales entre los dos Países. El Presidente me recibió al día siguiente que fui a Lima y me repitió lo mismo. Hoy he estado con el Gobernador a pagarme la visita y se le han hecho los honores de su rango. Hago a V. esta relación para lo que pueda valer"[7].*

La favorable coyuntura de la presencia de la "Ferrolana" en el Callao dio pie para realizar nuevas gestiones ante nuestras autoridades en pro de la firma del tan deseado Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre el Reino de España y el Perú. Estos cordiales contactos entre nuestro país y España casi se frustran por las intrigas del General Juan José Flores (1800–1864), primer



Los Fuertes del Callao, en vísperas de la guerra de España.

presidente del Ecuador. El historiador ecuatoriano Alfredo Pareja Diezcanseco describe a Flores como *"un enfermo del mal de mandar, que justificaría cualquier aventura en nombre de la Patria y se llamaría a sí mismo el salvador"*[8]. El General Flores había sido derrocado en 1845 y marchó al exilio en España. Ahí contactó con un grupo de monárquicos mexicanos, quienes, ante el caos que reinaba en su patria, querían establecer en ella una monarquía de corte constitucional. Inmediatamente Flores les ofreció ponerse a su servicio y comenzaron las intrigas y conversaciones para contar con el apoyo hispano para dicha empresa. El 6 de febrero de 1847 el Ministro de Estado español, Duque de Sotomayor, declaraba solemnemente ante las Cortés que de los puertos españoles no iba a salir expedición alguna contra los Estados que estaban en amistad y armonía con España. En 1853 el sucesor del General Ramón Castilla, el también General José Rufino Echenique (1808–1887), acreditó como Ministro Plenipotenciario en Madrid a Joaquín de Osma y Ramírez de Arellano (1812–1896), prestigioso abogado, para tratar con el Gobierno español el reconocimiento de nuestra independencia. El 24 de setiembre de ese año el ministro De Osma y el primer secretario de Estado español, Ángel Calderón de la Barca, suscriben en Madrid un Tratado de Paz y Amistad. El tratado fue remitido a Lima a fines de dicho año, cuando el descontento general contra el gobierno del General Echenique presagiaba la guerra civil de 1854–1855. El ministro de Relaciones Exteriores, José Gregorio Paz Soldán (1808–1875) se manifestó contrario al tratado, así como la oposición liberal al Gobierno. Se levantaron serias dudas respecto a las intenciones de De Osma, pues hubo sospechas de que apoyaba el reconocimiento de la deuda española. El tratado de 1853 fue descartado.

El General Echenique fue derrotado en la batalla de La Palma el 5 de enero de 1855, siendo sucedido por el General Ramón Castilla. El presidente Castilla nombró un nuevo Ministro Plenipotenciario en Madrid, Pedro Egúsquiza (1822–1872), quien no logró concretar ningún arreglo ante la corte madrileña, pues no le permitieron que la reina Isabel II le recibiera en audiencia solemne

de carácter diplomático. En 1859 Madrid envía a su Ministro Plenipotenciario en Chile, Santiago de Tavira, a reclamar ante nuestro Gobierno por la captura de la barca de bandera española "María Julia", detenida por nuestra Escuadra durante el bloqueo de Guayaquil ese mismo año. El asunto quedó resuelto satisfactoriamente, para ambas partes, y el señor De Tavira asistió a la ceremonia del 35° aniversario de la batalla de Ayacucho, donde la bandera roja y gualda flameó al lado de la nuestra y las demás enseñas americanas.

La diplomacia española con las naciones americanas

Al comenzar la década de los años sesenta del siglo XIX, las relaciones diplomáticas entre España y la mayoría de los países de América eran aparentemente normales. Algunos ya habían sido reconocidos por Madrid (México, Ecuador y Chile), mientras que otras, como nuestro país, mantenían fructíferos contactos a nivel consular.

No obstante, esta cordialidad pronto se deshizo por la intervención tripartita anglo-franco-española en México, en 1859, y la efímera reincorporación de Santo Domingo a la Corona española entre 1861 y 1865. La reacción internacional ante los hechos varió desde la indiferencia de las potencias europeas hasta la indignación de los países de América. Estados Unidos protestó contra esta situación invocando la Doctrina Monroe, pero nada más podía hacer, porque ya se encontraba en plena guerra civil. Entre las repúblicas hispanoamericanas, el retorno del poder hispano en el Caribe causó una indignación similar a la que produjo las intrigas del General Flores casi veinte años atrás. El 24 de agosto de 1861 el General Ramón Castilla mandó que nuestra Cancillería hiciera circular entre todos los gobiernos de América un documento donde expresaba su disgusto y recelo ante los hechos que estaban ocurriendo en Santo Domingo. Este documento decía, a la letra: *"El Perú no reconoce, en consecuencia, la legitimidad de este acto, protesta solemnemente contra él y condena las intenciones dañadas que autorizan a suponer en el gabinete de Madrid una amenaza hacia la América republicana"*[9]

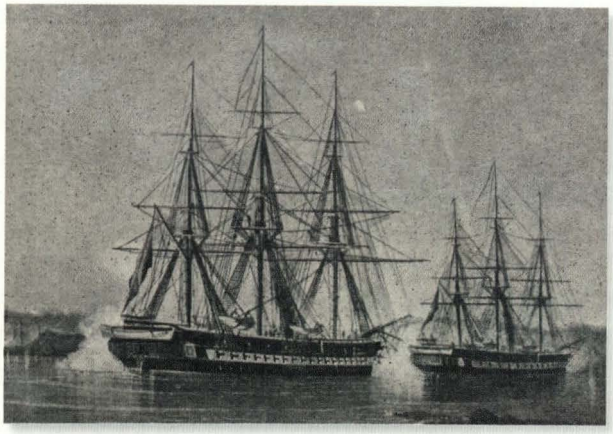
El 10 de agosto de 1862 zarpó del puerto de Cádiz la "Comisión Científica del Pacífico", al mando del Almirante Luis Hernández Pinzón. Estaba compuesta de dos fragatas de hélice, la "Resolución" y la "Triunfo", y dos goletas, la "Virgen de Covadonga" y la "Vencedora". Las instrucciones del ministro de Marina eran puntuales: *"España reconocía la independencia de todas y cada una de las naciones americanas, por lo que la actuación de los comandantes de las naves*

debía coordinarse con las autoridades consulares españolas en caso de conflictos de súbditos hispanos con los gobiernos de estos países"[10]. La escuadrilla española fue bien recibida en todos los puertos que tocó durante su viaje. No tenía intenciones agresivas, y así lo hizo saber el Almirante Pinzón al Ministro Plenipotenciario peruano ante las repúblicas de la Cuenca del Plata y el Imperio del Brasil, Buenaventura Seoane, el 6 de octubre de 1862, durante su escala en Río de Janeiro. A comienzos de julio de 1863, tras una amistosa escala en Valparaíso, Chile, se dirigieron hacia el Callao. Se ordenó a todos los tripulantes actuar con la mayor corrección posible, porque se sabía del ambiente hostil contra España existente en Lima.

Al momento de entrar a la rada del Callao la Expedición encontró a la barca española "Rosa y Carmen" en fuga del puerto, huyendo de la requisitoria de las autoridades de la Polinesia Francesa por cargos de secuestro de nativos canacas para venderlos como mano de obra forzada en las islas guaneras y haciendas peruanas. Pinzón decidió no intervenir e ingresó al puerto chalaco saludando el pabellón peruano y el de los buques de las Estaciones Navales europeas allí existentes. La buena acogida a los oficiales y marinos españoles disipó todos los temores que ellos abrigaban desde su salida de Valparaíso. Terminadas las gestiones en el Perú, la Expedición levó anclas con rumbo a Centroamérica y al Pacífico norte.

Poco tiempo después ocurrió el desafortunado incidente de la hacienda Talambo, en Lambayaque. El 24 de agosto de 1863 se produjo un desacuerdo entre un grupo de colonos vascos con el hacendado que los había contratado tres años atrás. A esta desgracia se añadió el entredicho entre el cónsul saliente de España en Lima y su sucesor. España, pues, no tenía representante consular en el Perú para resolver pacíficamente lo acontecido en la hacienda Talambo. Pinzón se enteró de los hechos en su viaje de regreso al Callao y decidió, contraviniendo las órdenes de su ministerio de Marina, que le ordenaban dirigirse a Cuba, quedarse en el área hasta que se diera por superado el incidente. Pronto entra en escena el diputado Eusebio Salazar y Mazarredo, que había sido nombrado Ministro Plenipotenciario español en Bolivia y Comisario Extraordinario para el Perú. El 26 de marzo de 1864, Salazar y Mazarredo hizo entrega al ministro de Relaciones Exteriores, Juan Antonio Ribeiro, de los documentos que le acreditaban ante el Gobierno del Perú. El 1 de abril la Cancillería notificó al señor Salazar y Mazarredo que *"el título que ostentaba no estaba conforme con las reglas y usos diplomáticos, traería embarazo en el curso de las negociaciones y que, en bien de uno y otro gobierno, debía alejarse de nuestras costas"*[11]. Salazar tomó esta respuesta como un desaire al honor español y una oportunidad para desvincularse de las instrucciones recibidas en Madrid, que le

ordenaban cumplir una misión de paz y de buena voluntad.[12]



Combate del Dos de Mayo, Museo Naval de Madrid.

El 14 de abril de 1864 una fuerza española de 400 hombres desembarcó en las islas Chincha, capturándolas sin enfrentar mayor oposición militar y retuvo en custodia, a bordo de la "Resolución", al gobernador peruano Ramón Valle Riestra. El Perú perdía la posesión del lugar donde se encontraba su principal producto de exportación: el guano. En el comunicado conjunto firmado por Pinzón y Salazar y Mazarredo al Gobierno del Perú, ambos hombres declaraban que *"la acción estaba justificada por: 1) el contenido del memorándum del 1 de abril; 2) España no había reconocido al Perú, y por lo tanto la tregua [de la independencia] continuaba de hecho; 3) la propiedad de las islas Chincha podía reivindicarse por el gobierno de S.M. con un derecho semejante al que Gran Bretaña había esgrimido para ocupar las islas de Fernando Poo, Araníbar y Corisco en el Golfo de Guinea, África Occidental; 4) las intenciones agresivas del Perú hacia España, pues procuraba realizar un préstamo de setenta millones para comprar armamento"*[13].

En España los acontecimientos no fueron bien recibidos y el ministro de Estado, José Francisco Pacheco, declaraba ante las Cortés, el 21 de junio de 1864, que España no tenía pretensiones sobre ningún territorio americano y desautorizaba a Salazar y Mazarredo y a Pinzón.[14] Los hechos se tornaron dramáticos cuando Pinzón descubrió las verdaderas instrucciones de Salazar y se dio cuenta del error que había cometido al dejarse llevar por él. Pinzón intentó una desesperada gestión con el Gobierno del Perú, la cual fue rechazada. En diciembre de 1864 renunció a su cargo y fue reemplazado por el Vicealmirante Juan Manuel Pareja, que inició una serie de negociaciones que condujeron a la firma del Tratado Vivanco–Pareja, el 27 de enero de 1865. Poco tiempo después estalló una revolución nacionalista en Arequipa que derrocó al presidente Pezet.

El nuevo Gobierno, encabezado por el Coronel Mariano Ignacio Prado, desconoció el tratado y, el 13 de enero de 1866, el Perú le declaró la guerra a España. El tiempo y el alejamiento de las pasiones nos dicen que el combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao, fue un virtual empate entre el valor y determinación de los

defensores peruanos y la valentía arrogante de la Escuadra española. Como bien lo resume el General español Carlos Martínez del Campo y Serrano en su obra *España bélica: El siglo XIX*, el dos de mayo de 1866 fue el enfrentamiento de España con otra España parecida, que no fueron capaces de ver que tal despliegue de gallardía era estéril, y que mucho mejor les hubiera convenido la paz.[15] Aquel día más de doscientos españoles perecieron en el combate. Muchos de ellos fueron enterrados apresuradamente en la isla San Lorenzo. Esto ocurrió el 9 de mayo, antes que la Escuadra zarpara y luego se dividiera en dos Fuerzas de Tarea para hacer el viaje de retorno a España. El reposo definitivo de los restos de los soldados y marinos españoles caídos en el combate del 2 de mayo reuniría a españoles, peruanos y chilenos 16 años después, el 27 de noviembre de 1882, como veremos más adelante.

La isla San Lorenzo en vísperas de la Guerra con Chile

Transcribimos a continuación dos descripciones de la isla San Lorenzo en vísperas de la Guerra con Chile. La primera, perteneciente al Capitán de Navío de la Armada nacional Aurelio García y García, data del año 1870 y está inserta en su *Derrotero de la costa del Perú*:

> *"Isla de San Lorenzo – Se halla separada de la punta del Callao por un canal de dos millas y tercio de ancho por término medio. Está situada en dirección próximamente de N.O. a S.E. y se prolonga por cuatro y dos tercios de milla de largo, siendo en su mayor anchura de una milla y dos tercios. Es alta hasta mil setecientos ochenta y cuatro pies en su tercio N, montañosa y árida y termina al N.O., con un frontón de color negruzco, que se denomina el "cabezo". Sobre este se encuentra colocada la torre de madera que contiene una farola de luz fija, el cual puede verse en un tiempo claro desde la distancia de diez millas. Sucede con frecuencia que esta parte se halla cubierta de niebla y entonces no se ve la luz de la farola, distinguiéndose con anticipación la sombra oscura de la isla, aun en las noches muy cerradas. Si a esto se le agrega la mala colocación de la farola, que la dejan invisible a los buques que llegan del S, por efecto de los altos cerros interpuestos. Concluiremos que tal y como es y está colocada no sirve de gran cosa. Doblando el "cabezo" para el E, es preciso desbracarse para evitar los recalmones. Deben también cuidarse las velas altas a causa de las repentinas y fuertes fugadas que se experimentan comprometiendo los masteleros de juanete. Una pe-*

queña puntita y varias piedras visibles se apartan del cabezo por el N.O. hasta un cable y medio de distancia"[16].

En su *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*, de 1877, Mariano Felipe Paz Soldán escribe sobre San Lorenzo:

"San Lorenzo, isla: Tiene un faro que se halla a 12°4' latitud y 79°36'34" longitud. La mayor altura de la isla es de 391 metros, su mayor largo 4 millas y su ancho 1 y 2/3 milla. A un tercio de la Costa N, hacia el E se encuentra una caleta de 5 a 8 brazas de fondo. Hoy existe un gran establecimiento de fundición de metales. La isla no produce nada. Se extrae de ella piedra para construcciones: sirve de abrigo al puerto del Callao"[17].

Establecimiento de relaciones diplomáticas y solemne entierro de los caídos españoles del combate del 2 de mayo de 1866

Al declararnos Chile la guerra el 5 de abril de 1879, España vivía en paz y estaba dispuesta a establecer vínculos diplomáticos definitivos, cordiales y pacíficos con las repúblicas americanas. Por esta razón, tanto la cancillería de Lima como la de Santiago fijaron como una de sus prioridades diplomáticas ganar el apoyo de España para su causa. El Perú comenzó estas gestiones en París, a cargo del Ministro Plenipotenciario ante el Eliseo, Juan Mariano Goyeneche.



Bombardeo de los Fuertes del Callao, Rafael Monleon, Museo Naval de Madrid.

El 14 de agosto de 1879 el ministro Goyeneche y el embajador de Su Majestad Católica en París, Mariano Roca de Tagores, Marqués de Molins, suscribieron un Tratado de Paz y Amistad entre el Perú y España, según el cual quedaban olvidados los desacuerdos y conflictos del pasado, se regularizaban las relaciones comerciales y marítimas y se otorgaban derechos recíprocos para peruanos y españoles en ambos Estados. El 1° de octubre el Congreso del Perú ratificó el Tratado de Paz y Amistad con España, canjeándose los respectivos instrumentos diplomáticos en París, el 15 de noviembre. Al día siguiente el ministro Goyeneche informaba al canciller Irigoyen sobre la ceremonia de canje de los documentos:

> *"La paz y la amistad sincera entre el Perú y España son, señor Ministro, un hecho consumado; y al felicitar al Supremo Gobierno por la realización de una idea que corresponde a una aspiración general del país, me congratulo de haber sido el órgano de aquel para llevarla a su debido cumplimiento.*
>
> *Dios guarde a V.S.*
> *Juan M. Goyeneche"*[18]

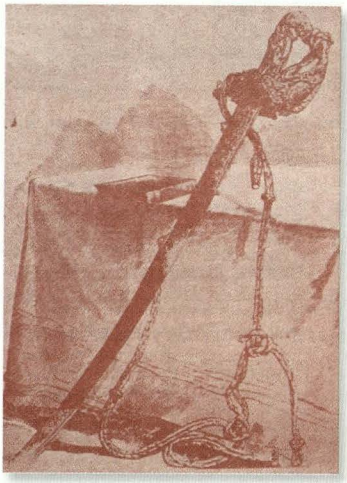
El encargado de negocios español que inició las relaciones diplomáticas formales hispano–peruanas fue don Enrique Vallés y Soler de Aragonés, que arribó a Lima en 1880, y que en enero de 1881 reportaría a su Gobierno unos interesantes informes sobre las batallas de San Juan y Miraflores. Durante la ocupación chilena de nuestra capital (1881-1883), Vallés tuvo una actuación discreta pero cercana al Gobierno de la Magdalena, presidido por Francisco García Calderón (1834–1905). Así, en marzo de 1881, en vísperas de que García Calderón jurara el cargo de Presidente de la República, este le confía a Vallés sus esperanzas de alcanzar la paz con Chile sin sacrificar la integridad territorial de la República.

Casi paralelamente el presidente de la Sociedad Española de Beneficencia, con sede en Lima, Antonio Cosio, tras una visita a la isla de San Lorenzo, a mediados de abril de 1882, presentó a su institución la iniciativa de exhumar los restos de los marinos y soldados españoles caídos en el combate del 2 de mayo de 1866 de su tumba provisional, en el "Campo de los Españoles". San Lorenzo aún servía a los chilenos como lugar que albergaba a prisioneros de guerra. A fines de ese mes, Vallés transmitió a Madrid este proyecto que fue acogido de inmediato.

Así, pues, el Ministro de Estado comunicó a Vallés el 3 de junio de 1882:

> *"Para realizar ese pensamiento es necesario que V.S. obtenga, además del permiso de las autoridades peruanas, la conformidad del General chileno; y si este se asocie al acto caritativo y generoso, enviando un*

piquete de honor, eso sería el mejor resultado, pues el Gobierno de Su Majestad, agradeciendo tal proceder, enviaría un buque de guerra a Valparaíso a saludar al pabellón chileno, dándose de este modo solución a todas las dificultades pendientes".



La espada de Casto Mendez Nuñez, Héroe hispano del Combate frente al Callao.

Las autoridades de ocupación vieron en esta iniciativa una gran oportunidad de congraciarse con España y se asociaron a la ceremonia y al duelo organizado por la Sociedad Española de Beneficencia. Esta ceremonia creó polémica en el seno de la comunidad española residente en Lima, la cual quedó registrada por el diario "El Canal", publicado por Federico Larrañaga, Cónsul General de nuestro país en Panamá, cuyo corresponsal en Lima era Ricardo Palma, que escribía con el seudónimo de "Hiram". Según Palma, la mayor parte de los miembros de la colonia creía que el momento no era oportuno para la ceremonia, que debía celebrarse *"cuando la capital peruana estuviera libre de la ocupación extranjera y resida en ella un Gobierno peruano"*[19].

La prensa chilena en Lima le dio gran importancia a la ceremonia de traslado de los restos, que fue fijada para el 27 de noviembre de 1882. Por esta razón, la única fuente periodística que da cuenta de la realización de la ceremonia del traslado de los restos de los españoles de San Lorenzo al cementerio de Lima, la encontramos en los periódicos dirigidos por chilenos, que en muchos casos usurparon los nombres de los diarios nacionales que se publicaban en nuestra capital hasta su caída en manos del invasor. "El Comercio" apócrifo del periodo de la ocupación publicó un folletín el 28 de noviembre de 1882, recopilando textualmente *"cuanto se ha escrito y publicado al respecto, los discursos pronunciados al tiempo de la inhumación por respetadas autoridades, etc., ilustrando la obra con retratos de algunos de los esclarecidos marinos españoles que fueron actores de la contienda"*[20].

La ceremonia del traslado de los restos de los marinos y soldados españoles enterrados en San Lorenzo al Cementerio General de Lima causó controversia entre la población peruana. Como ya señalamos líneas arriba, gran parte de la colonia española creía que el momento no era oportuno para su realización. Los pocos notables peruanos que participaron, entre ellos Juan Antonio Ribeyro, ministro de RR. EE. durante el conflicto de 1866, lo hizo por la obligación moral de haber estado involucrados de un modo u otro en el conflicto.

Referencias

1 García Calderón, Francisco (1879). Diccionario de la Legislación Peruana. Tomo I. París: Librería Laroque Jeune 1. Quai Voltaire, p. 901

2 Idem, pág. 752.

3 Arona, Juan de (1969). *Páginas diplomáticas del Perú*. Academia Diplomática del Perú. Lima: Talleres Gráficos P-L Villanueva S.A., pág. 163.

4 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820- 1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía, pág. 142.

5 García Calderón, Francisco (1879). *Diccionario de la Legislación Peruana*. Tomo I. París. Librería Laroque Jeune 1 Quai Voltaire, pág. 902.

6 García Martínez, José Ramón. "La escala en el Callao de la corbeta española 'Ferrolana' en el curso de su viaje de circunnavegación (1851)". En: Revista de Marina. Lima. Año 84. N° 4 – 1991, p. 135.

7 Idem., pp. 142–143.

8 Pareja Diezcanseco, Alfredo (1962). *Historia del Ecuador*. Quito: Editorial Colón, p. 263.

9 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., pp. 143-144.

10 García Martínez, Ramón (1994). *El combate del 2 de mayo de 1866 (Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)*. Madrid: Editorial Naval, p. 47.

11 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., p. 145.

12 García Martínez, Ramón (1994). *El combate del 2 de mayo de 1866 (Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)*. Madrid: Editorial Naval, p. 56.

13 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., p. 145.

14 Idem., pp. 176–147.

15 Martínez del Campo, Carlos (1961). *España bélica: El siglo XIX*. Madrid: Aguilar S.A. Ediciones, p. 198.

16 García y García, Aurelio (1870). *Derrotero de la costa del Perú*. Segunda edición. Lima: Imprenta del Estado. Calle de la Rifa n° 58, pp. 96–97.

17 Paz Soldán, Mariano Felipe (1877). *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*. Lima: Imprenta del Estado. Calle de la Rifa n° 58, p. 532.

18 Idem., p. 49.

19 Guise, Norman (1984). *Ricardo Palma: crónicas de la Guerra con Chile: compilación*. Lima: Mosca Azul Editorial, p. 233

20 Díaz, Manuel..."Memoria fúnebre: traslado de restos de los españoles que sucumbieron en el combate del dos de mayo". Lima. Perú. Imprenta de "La Patria". Calle Mercaderes 142. 1882

Evaluación del contenido de la obra "El Mar Peruano y sus Límites" - 1977



Contralmirante
HUGO VERÁN MORENO

"Hace tres décadas el Vicealmirante Faura escribió un libro en el que documentalmente demostró la inexistencia de límites marítimos. Junto con el embajador (Juan Miguel Bákula) tendría un papel clave en el desarrollo de los acontencimientos que derivaron en la demanda del Perú contra Chile ante la Corte de la Haya".

Ángel Páez
Diario La República
Viernes, 24 de enero 2014

Apreciación general

El contenido del libro *El Mar Peruano y sus Límites*, obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig, del año 1977, resulta objetivo y completo. Considerando la información que se trataba en aquel tiempo, se aborda temas científicos y jurídicos. Los temas científicos los presenta en forma muy precisa, y los temas jurídicos los hace en forma concreta, a pesar de no ser un oficial formado en leyes, situación que es explicable dada la experiencia adquirida durante su participación en la 1ª, 2ª y en las reuniones preparatorias de la 3ª Conferencia sobre Derecho del Mar.

La obra está dividida esencialmente en cuatro partes y se describen de manera cronológica; la parte 1 se inicia haciendo un recuento histórico de lo que el mar ha significado para el Perú, para luego mencionar los orígenes del Derecho del Mar; la parte 2 desarrolla la posición del Perú en las Conferencias Internacionales sobre Derecho del Mar; la parte 3 se dedica a describir los límites del Mar Peruano; y la parte 4 incluye los 54 anexos a los que se hace referencia en el desarrollo del libro.

Apreciación específica

De las cuatro partes antes mencionadas, la parte 3 es dedicada a los límites marítimos; en ella se resalta la inconveniencia de medir las 200 millas sobre los paralelos geográficos, que de acuerdo con la lógica sostenida por el autor se subsana "en parte" con dos dispositivos: la Ley de Petróleo y la Resolución Suprema N° 23.

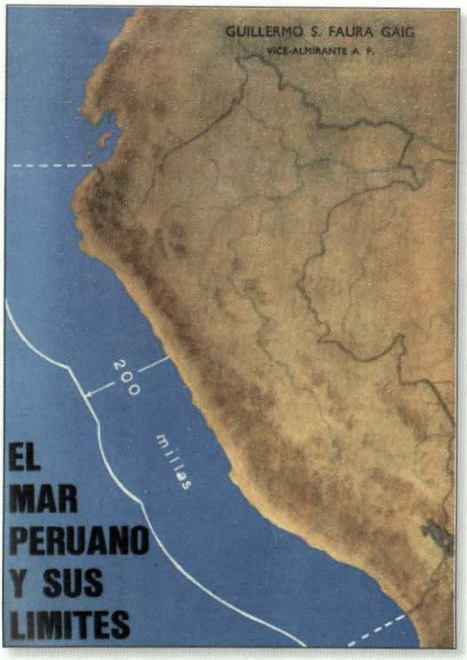
El autor resalta la Ley del Petróleo 11780, del 12 de marzo de 1952, dada justamente cinco meses antes de la Declaración de Santiago, en cuyo artículo 14, inciso 4, define al Zócalo Continental como "la zona comprendida entre el límite occidental de la zona de la costa y una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral continental", lo cual favorece la argumentación peruana, dado que esta definición establece claramente el límite externo del mar territorial, sin hablar de límite lateral, no mencionando en ningún momento los paralelos geográficos como criterio orientativo para su zona marítima.

En el análisis que hace el autor sobre la Resolución Suprema N° 23, del 12 de enero del 1955, emitida por el entonces presidente del Perú, Manuel Arturo Odría Amoretti, la misma que estableció en su parte resolutiva que la medición de la zona marítima se ubicaba a una distancia constante de 200 millas, describe como colisiona con la argumentación levantada por Chile para cuestionar los tratados de 1952 y 1954 como instrumentos de fijación del límite marítimo.

Esta Resolución Suprema fue dictada con el objeto puntual de "[...] precisar en los trabajos cartográficos y de geodesia la manera de determinar la zona marítima peruana de 200 millas", establecida tanto en un decreto supremo de 1947 como en la Declaración de Santiago. Tras esas consideraciones, el texto resuelve dos asuntos; el primero, que "[...] la indicada zona está limitada en el mar por una línea paralela a la costa peruana y a una distancia constante de esta de 200 millas náuticas". Lo interpretativo, sin embargo, es el punto 2: "De conformidad con el inciso IV de la Declaración de Santiago, dicha línea no podrá sobrepasar a la del paralelo correspondiente al punto en que llega al mar la frontera del Perú"... con lo cual se abre un flanco jurídico al reconocer tanto el valor demarcatorio de ese Tratado, como la validez de la línea del paralelo para definir el límite.

El autor explica los alcances de la Resolución Suprema Nro. 23, y al hacerlo admite que se habría cometido un "error" en el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, al haberse omitido incluir el espacio triangular ubicado frente a las costas de: Lomas, Camaná e Ilo, y al sur del paralelo geográfico que pasa por

el Hito Nro. 1; en ese sentido, es preciso mencionar que la admisión de un error u omisión de un área de mar, como en este caso, no exime de responsabilidad al Estado, y, por consecuencia, de los efectos que se deriven del mismo; más aún, tratándose de una resolución suprema, instrumento jurídico del más alto nivel.



Por otro lado, el autor explica por medio del artículo 4° de la Declaración de Santiago, la existencia del paralelo como límite marítimo, por la existencia de islas o las llamadas circunstancias especiales, y no desarrolla el argumento peruano que proviene del carácter provisional del paralelo geográfico, empleado a través del Decreto Supremo N° 781, de 1947, del presidente José Luis Bustamante y Rivero, que en su punto 3° estipula una cláusula de reserva y modificación. Asimismo, no aborda la denunciabilidad de la Declaración de Santiago y/o del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima.

Con respecto al Ecuador, el autor dice: "[...] El empleo del paralelo de la frontera terrestre como límite marítimo entre el Perú y Ecuador; por la configuración geográfica de la zona, la presencia de islas, particularmente Santa Clara y de La Plata, y la orientación de la línea de base que cierra el Golfo de Guayaquil, guarda de una manera general, cierta relación de equidad referida a los territorios costeros [...]". Este argumento fue desarrollado y calculado a fin de aumentar su efectividad ante la CIJ; para tal fin, se analizó bajo algunos principios cartográficos y antecedentes sobre costas relevantes empleadas por la Corte Internacional.

Sobre los elementos de juicio que se deben tener en cuenta en la delimitación marítima sur, el autor es acertado al precisar que el Perú debe considerar:

1. La ampliación de nuestra demarcación marítima, refiriéndose al Triángulo Externo.
2. La delimitación por el paralelo y su desproporción, sobre todo su comparación geográfica con el resto de fronteras en la costa oeste de América del Sur, siendo la frontera sur del Perú precisamente la más afectada.

3. La inexistencia de un Tratado de Límites.
4. Los convenios ratificados, dirigidos expresamente a la calidad de jurisdicción que se concebía en ese entonces (Mar Territorial).
5. La posición de Chile frente a la declaración sobre zona marítima, la que inicialmente se mostró en favor del mar territorial en la década del 70, seguida de la posición de Ecuador, la cual cambiaría apenas en el siglo XXI, dejando al Perú en una posición debilitada respecto de la original.
6. Las óptimas relaciones entre ambos Gobiernos. Aprovechar la coyuntura política de que gobiernos militares se encontraban en función.

Es importante mencionar que en el año 1977, cuando se editó el libro, no se vislumbraba la forma de solucionar jurídicamente esta controversia, la misma que se pondría en la agenda de ambos países en 1986, a través del denominado Memorándum Bákula, en honor a la gestión del Embajador Juan Bákula. Tampoco se conocía el procedimiento de Solución Pacífica de Controversias vía el Pacto de Bogotá, art. XXXI; este procedimiento apenas se plantearía por primera vez en el caso Nicaragua-Honduras, que también se inició en el año 1986, caso jurídico que obligó a la Corte Internacional de Justicia a invocar el Pacto de Bogotá y determinar su competencia en el caso. Estos dos sucesos son posteriores a la edición del libro; por lo tanto, el autor los desconocía, concluyendo que el caso sería sometido a arbitraje.



Acuerdo de Límites marítimos, 1977.

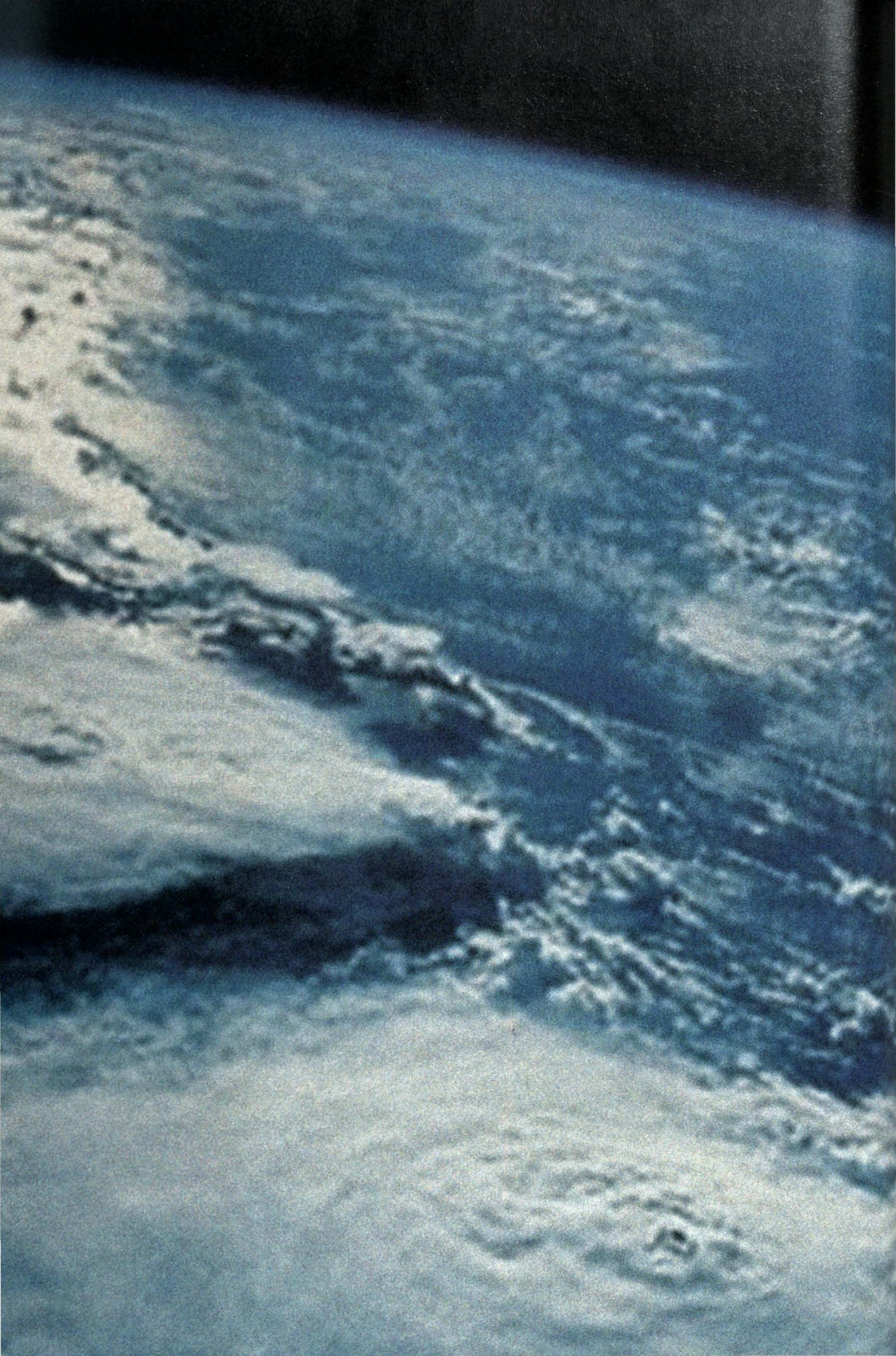
La obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig fue seguida de otras, como la del profesor Eduardo Ferrero, la del Embajador Juan Miguel Bákula, la de la Ministra Marisol Agüero, entre otras.

La obra *El Mar Peruano y sus Límites*, a pesar de ser la primera en documentar la problemática de la delimitación marítima del Perú, y pese a la experiencia acumulada por el autor a través de su participación en las Conferencias sobre Derecho del Mar, aunada al alto cargo alcanzado en la Marina de Guerra del Perú, no tuvo en su momento el impacto deseado para generar doctrina jurídica.

"La obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig fue seguida de otras, como la del profesor Eduardo Ferrero, la del Embajador Juan Miguel Bákula, la de la Ministra Marisol Agüero, entre otras".

Conclusión

Como se puede apreciar, el libro aborda argumentos muy parecidos a los empleados por la jurisprudencia internacional actual; estos se perfeccionaron en libros publicados posteriormente, y con mayor difusión. Después de 35 años de su publicación, podemos afirmar que la diferencia más significativa entre la tesis del Vicealmirante Faura y lo que sucedió, es que no se optó por la negociación o el arbitraje, sino que el caso se resolvió vía procedimiento judicial ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya (CIJ).



Lima, Sede de la Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas (CMNUCC-COP 20)



Teniente Primero
ROSARIO PAJARES MAC LEOD

United Nations
Framework Convention on
Climate Change

La Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas, Vigésima Edición, se realizará en Lima del 1 al 12 de diciembre de este año; será una oportunidad singular para que las naciones logren consensos vinculantes en este tema.

La COP 20 en el Perú se perfila como la ocasión obligada para llegar a acuerdos preliminares entre los más de 190 países participantes. El Perú contará con el apoyo de países no sólo de América Latina y el Caribe, sino de Europa, África, Asia, Oceanía, Norteamérica, para logar que esta Cumbre sea exitosa.

Estas conferencias se realizan desde 1995 como parte de los compromisos del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, que llevó entre otros adelantos a la firma del Protocolo de Kyoto (1) durante la realización de la COP 03 (Kyoto-Japón); pacto al que llegaron los gobiernos luego de dos años y en medio de intensas negociaciones en el año 1997, y que fue puesto en vigor el 2005 (Primer Periodo de Compromiso) para limitar la emisión de gases de efecto invernadero, cuya vigencia acabó en 2012 y que a la fecha exige generar un nuevo marco de protección internacional (objetivos al 2020).

"El uso intensivo de combustibles (petróleo, carbón, gas natural), la quema de bosques, entre otros, aumentan la concentración de gases del efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, generan el aumento de las temperaturas e incrementa la frecuencia e intensidad de eventos climáticos extremos".

Estas gestiones se han visto frustradas debido a que los gases en el mundo van aumentando a razón de la actividad del hombre. El acuerdo en teoría presiona a las economías desarrolladas para que otorguen ayudas financieras que ayuden a luchar en contra del cambio climático.

Corresponde al Estado peruano participar, en su calidad de país anfitrión, en la preparación, organización y realización de la Vigésima Cumbre Climática, así como de sus diversas actividades, efectuándose coordinaciones de manera integral, intersectorial e intergubernamental, tal como lo estipula el Decreto Supremo N° 013-2013-MINAM (7 dic. 2013), donde se establece la conformación de un Grupo de Trabajo Multisectorial, liderado y adscrito al Ministerio del Ambiente. Este Grupo de Trabajo Multisectorial podrá convocar a otras entidades del Estado, así como a diversos organismos del sector privado y de la sociedad a que contribuyan al cumplimiento de sus objetivos.

Introducción

Desde la Prehistoria, hasta nuestros días, la humanidad se ha visto en la necesidad de buscar diversas fuentes de energía, uso de recursos naturales y/o aprovechamiento del medio, de los que pueda sacar algún provecho. Hoy en día no podemos estar ajenos a las relaciones existentes entre el ambiente, desarrollo económico y social; ni tampoco podemos dejar de mencionar que a consecuencia de estos sucesos, se están incrementando los problemas ambientales, tan variantes en estos últimos años; y que lo que años atrás era una mínima preocupación, es hoy en día centro de un debate mundial.

El uso intensivo de combustibles (petróleo, carbón, gas natural), la quema de bosques, entre otros, aumentan la concentración de gases del efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, generan el aumento de las temperaturas e incrementa

la frecuencia e intensidad de eventos climáticos extremos.



El Ministro de Ambiente, Manuel Pulgar-Vidal, con la representante de las Naciones Unidas en conferencia de prensa sobre los avances de la organización de LA COP 20.

Entre las mejoras que se podrían plantear a la discusión global que se llevará a cabo a fines de este año, al igual que otros países, el Perú buscará perseguir financiamientos que le permitan hacer cambios e implementar alternativas para el uso de nuevas fuentes energéticas renovables (2) (energía mareomotriz, hidráulica, eólica; energía solar, energía de la biomasa) – de las que se disponen del medio natural –, indicando la importancia de cada una de ellas, el modo en el que se utilizarían y los beneficios que traerían a todos los ciudadanos.

El Ministerio del Ambiente, dentro de su agenda, ha considerado como temas de interés durante el desarrollo de la conferencia, a aquellos temas enfocados en la creación de una estrategia y medidas de adaptación al cambio climático, teniendo como referencia los ecosistemas y el equilibrio ambiental propio en una infraestructura natural; así mismo, la gestión de los bosques y el cumplimiento del objetivo de deforestación cero, mayor atención en el papel que juegan las áreas protegidas en las cuestiones del cambio climático, y la preservación de los glaciares a nivel regional y nacional.

La Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas (COP 20), es la clave para alcanzar el ansiado acuerdo climático vinculante, pues forma parte de una cadena de negociaciones que empezaron en la COP 19 (Nov. 2013 - Varsovia, Polonia) y que deben finalizar en la COP 21, cuya sede será París, en el 2015, y donde se debe concluir en un gran acuerdo mundial que comprometa a todos los países a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

La citada Cumbre generará un movimiento económico proveniente del rubro hotelero, restaurantes, turismo al interior del país y compras; es por tal motivo que el Gobierno, junto con los demás agentes del sector, se encuentra trabajando por la regulación de los temas de transporte, seguridad ciudadana, visados, protocolo, prevención de salud y riesgos de las numerosas delegaciones, científicos y visitantes.

Antecedentes



Avances de la organización de LA COP 20.

El Perú es uno de los países más vulnerables, debido a nuestra composición geográfica, ya que parte de la población vive en zonas áridas, semiáridas y subhúmedas, y a la fecha las fuentes de agua (nevados) están extinguiéndose. Así mismo, existe una población dedicada a la agricultura, ganadería, pesca u otras actividades que requieren de un clima óptimo para su desarrollo, y al verse este alterado, se ponen en riesgo sus intereses personales. A esta situación hay que sumar la falta de recursos financieros y tecnológicos para hacer frente al cambio climático, por lo que el Gobierno y el sector privado deben trabajar conjuntamente en mejorar esta situación.

Es importante anotar que cerca del 70% de los glaciares y/o nevados tropicales del mundo se encuentran en el Perú, los mismos que en los últimos años se han visto reducidos de un 30% hasta un 50%, encontrándose en un progresivo deshielo. Estas reservas de agua alimentan gran parte de nuestros ríos de la costa, cuyas aguas son utilizadas por cerca del 60% de la población peruana.

Debemos saber que durante la realización de la COP 14 (Polonia, 2008), el Perú ya exponía ante al mundo los motivos por los que deberíamos ser sede de este tipo de eventos, resaltando en esa época –el entonces ministro del Ambiente, Antonio Brack– que nuestro país era el cuarto en el mundo en superficie de bosques tropicales y el noveno en superficie de bosques. Precisó también que la referida extensión pertenece a las comunidades indígenas de la Amazonía y que el 70% de todos los climas y de las zonas de vida del planeta se encontraban en el país; motivo que desde esa época generó interés para los organizadores de la Cumbre.

Durante la realización de la Cumbre COP 18 –realizada en Doha, Qatar–, los delegados de diversos países acordaron extender el Protocolo hasta el 2020, que hasta la fecha es el único acuerdo internacional vinculante para reducir el calentamiento global. Este acuerdo establece los objetivos obligatorios de reducción de emisiones a 37 países industrializados y a la Comunidad Europea;

es en esta conferencia que se ratificó el Segundo Periodo de Vigencia del Protocolo de Kyoto, desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2020; sin embargo, este proceso denotó un débil compromiso de los países industrializados, tales como Rusia, Japón, Canadá y Estados Unidos (siendo este último el mayor contaminador mundial), que decidieron no respaldar la prórroga.

LAS CUMBRES DEL CLIMA
I Conferencia sobre Cambio Climático (Berlín, 1995)
II Conferencia sobre Cambio Climático (Ginebra, 1996)
III Conferencia sobre Cambio Climático (Kyoto, 1997) - Protocolo de Kyoto
IV Conferencia sobre Cambio Climático (Buenos Aires, 1998)
V Conferencia sobre Cambio Climático (Bonn, 1999)
VI Conferencia sobre Cambio Climático (La Haya, 2000)
VII Conferencia sobre Cambio Climático (Marrakech, 2001)
VIII Conferencia sobre Cambio Climático (Nueva Delhi, 2002)
IX Conferencia sobre Cambio Climático (Milán, 2003)
X Conferencia sobre Cambio Climático (Buenos Aires, 2004)
XI Conferencia sobre Cambio Climático (Montreal, 2005)
XII Conferencia sobre Cambio Climático (Nairobi, 2006)
XIII Conferencia sobre Cambio Climático (Bali, 2007)
XIV Conferencia sobre Cambio Climático (Poznan, 2008)
XV Conferencia sobre Cambio Climático (Copenhague, 2009)
XVI Conferencia sobre Cambio Climático (Cancún, 2010)
XVII Conferencia sobre Cambio Climático (Durban, 2011)
XVIII Conferencia sobre Cambio Climático (Qatar, 2012)
XIX Conferencia sobre Cambio Climático (Varsovia, 2013)

Conclusiones

- Para el Perú, y sin duda para Latinoamérica, el desarrollo próximo de esta Cumbre traerá consigo un espacio de reflexión que servirá para compartir experiencias con otras naciones, tomar conocimiento de otras realidades, políticas internacionales y de los vínculos que ligan a los gobiernos en el desarrollo de ámbitos tan diversos como la economía, la sustentabilidad, la globalización y las tecnologías.
- Nuestros representantes nacionales, el Ministerio del Ambiente (MINAM) y el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores (RR EE), entre otros, serán los expositores sobre el escenario internacional en torno a la COP 20, y serán quienes tendrán la responsabilidad ante esta Cumbre, de poner en el escenario público la agenda de los temas de interés para el país.
- Los mencionados expositores, ya en una reunión preliminar llevada a cabo en agosto de 2013, han hecho un llamado a concertar un trabajo en conjunto y colaborativo, puntualizando que la ganancia para el Perú será ir más allá del desarrollo de la Cumbre; servirá para que las preocupaciones y necesidades nacionales sean mejor atendidas, se adopten medidas para elevar la conciencia ciudadana, mejorar el marco legal e impulsar acciones de control.
- La Cámara de Comercio de Lima ha calificado a la Cumbre como "Evento de Gran Audiencia", estimando que la COP 20 recibirá entre 15 mil y 20 mil participantes, lo que duplicaría la cifra presentada en el Foro APEC, donde el Perú recibió a más de 8.000, entre funcionarios y delegaciones extranjeras.



Nevado Pastoruri y su proceso de pérdida de hielo en apenas 40 años.

- A la fecha, Salwa Dallalah, coordinadora general del equipo técnico de la ONU, quien supervisó la organización de la Cumbre en su visita a Lima en el mes de febrero de este año, ha destacado los avances como "muy buenos" y que auguran el éxito esperado.

Bibliografía

- WWW.MINAN.GOB.PE
- WWW.CAMARALIMA.ORG.PE
- WWW.MINEM.GOB.PE
- Entrevista del Diario El Comercio al viceministro del Ambiente, Gabriel Quijandría (Dic. 2013)
- Conferencia sobre los avances de la misión técnica de la ONU para la organización de la COP-20 (Lima, febrero de 2014)

Referencias

1 Protocolo (Acuerdo Internacional) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global:

2 Se denomina energía renovable a la energía que se obtiene de fuentes naturales virtualmente inagotables, ya sea por la inmensa cantidad de energía que contienen, o porque son capaces de regenerarse por medios naturales.





Jorge Martín Guise, Primer Comandante General de la Marina



Vicealmirante
JAVIER EDUARDO BRAVO VILLARÁN

Discurso de Orden en Sesión Solemne de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia,

Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, por la creación de la Marina de Guerra del Perú y CXXXIV Aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos

3 de octubre de 2013

Para todo peruano es un privilegio hacer uso de la palabra en la Institución patriótica más antigua de América, templo erigido en honor y homenaje a la Patria, a sus precursores y a aquellos que la defendieron; por ello, y como oficial Almirante de la República, expreso mi reconocimiento por la distinción que la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, a través de su presidente, el señor General de División Carlos Tafur Ganoza, y el Consejo Directivo me hacen al concederme el uso de la palabra y pronunciar el Discurso de Orden en ocasión de la Sesión Solemne en Homenaje a la Marina de Guerra del Perú y al 134º Aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos.

Cuando el General San Martín expidió el Decreto de Creación de la Armada Nacional el miércoles 8 de octubre de 1821, asumió el mando el entonces Capitán de Navío Jorge Martín Guise; el siguiente miércoles 15 se realizó la primera operación naval en la historia de la Armada de la República del Perú, al bloquear la corbeta limeña y los bergantines "Balcarce" y "Belgrano", la zona comprendida entre los puertos de Cobija y Nasca, que estaban aún ocupados

por los realistas. Desde que sucedió este hecho, hasta nuestros días, y per secula seculorum, nuestra Armada ha estado, está y estará siempre presta a cumplir su misión constitucional de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de su competencia.

Así han actuado las dotaciones de nuestras Unidades desde su primera hora. Han cumplido con honor, lealtad, profesionalismo y cabalidad su sagrada misión constitucional; muchos de sus hombres han entregado la vida en cumplimiento del deber a lo largo de la historia, dejando una estela ejemplar a los peruanos de ayer y hoy. Ello es parte del cimiento de la identidad nacional, cuya estructura, en la época actual, buscan destruir corrientes ideológicas neomarxistas y ultraliberales, con el propósito de conducir a la sociedad peruana al cauce de la visión ideo-política que pretende imponer cada una de ellas en el contexto de lo que se denomina el nuevo orden mundial.

Paradigma de esta identidad indestructible, que nos llena de orgullo, es el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, excelso estratega de la guerra naval, quien en el mismo día miércoles, y fecha de creación de la Armada, en extraña coincidencia que reserva el destino a los grandes acontecimientos que marcan la historia de los pueblos, se inmoló 58 años después, convirtiéndose en la gran figura histórica del Combate de Angamos durante la infausta "Guerra del guano y el salitre", originada fundamentalmente por intereses económicos británicos.



En el siglo XIX, nuestra Armada, forjada en los albores de la Independencia, transitó por los vaivenes propios del nacimiento de la República, a la cual sus hombres no eran ajenos. Se estructuró en base a la experiencia y prestigio de marinos ingleses, hombres de reconocida solvencia marinera, como lo fue el Capitán de Navío Jorge Martín Guise, primer Comandante de la Armada Nacional. Conforme se fue asentando la nueva República, los marinos peruanos, haciendo uso del derecho que les correspondía, fueron ocupando los mandos y buscando conformar una Fuerza naval acorde con las exigencias propias de la condición de país marítimo y la responsabilidad de protección del litoral y sus riquezas, participando en diferentes combates que consolidaron la Independencia del Perú y Sudamérica, así como en defensa de la soberanía nacional.

La explotación en gran escala de los depósitos de guano de la costa peruana facilitó la estabilización de los gobiernos desde los años cuarenta hasta fines de los años sesenta del siglo XIX, siendo esta una etapa importante en el desarrollo de la Armada, donde el visionario presidente del Perú, Gran Mariscal Ramón Castilla y Marquesado, así como su sucesor en el periodo 1851-1855, el General Rufino Echenique Benavente, propiciaron la adquisición de buques de guerra, llegando el Perú a ser una potencia naval hasta inicios de la década de 1870. En este periodo se introdujo a nivel sudamericano la tecnología de la propulsión a vapor con el buque "Rímac"; se proyectó la imagen del país internacionalmente a través del viaje alrededor del mundo de la fragata "Amazonas", en 1856; se estableció la presencia de la Armada en la Amazonía, al instalar una factoría, que fue trasladada desde Inglaterra hasta el denominado puerto de Iquitos, en donde se inauguró el 5 de enero de 1864; se dispuso la adquisición de dos cañoneras en 1861, las que fueron trasladadas al lago Titicaca y nueve años después navegarían con el nombre de BAP "Yavarí" y BAP "Yapura", este último convertido en 1975 en buque hospital y rebautizado como BAP "Puno", el mismo que sigue surcando el lago desde hace 140 años, haciendo acción cívica y luciendo el blasón de ser el buque más antiguo del mundo en funcionamiento, permaneciendo a su lado el "Yavarí", como leal compañero, hoy como embarcación turística.

Estos hechos son sustento para reconocer en el presidente Castilla al arquitecto de la Armada Nacional del siglo XIX, pues conformó una Fuerza naval poderosa y respetada, proyectó la imagen del Perú internacionalmente, propició el acceso a la tecnología de punta de la época, afirmó la presencia del Estado en la Amazonía y en el Altiplano, lugares lejanos en los que era imprescindible hacerlo para contrarrestar apetitos foráneos por sus riquezas, y así evitar la apertura de nuevos frentes. Desgraciadamente, luego de su muerte,

no solo asuntos de carácter económico nacional e internacional –como la baja del precio del guano por la aparición del salitre como fertilizante sustitutorio–, sino también la lucha por el poder entre la clase política, llevó a un abandono de las condiciones de alistamiento y del programa de adquisiciones de las Unidades navales, lo que deterioró seriamente nuestra capacidad operativa, mientras Chile se armaba, silenciosa pero persistentemente, a fin de dotar a su Ejército y a su Armada del equipamiento necesario para cumplir sus planes, con el apoyo de una de las potencias mundiales de la época.

Los hechos muestran que los sucesivos gobiernos, a partir de la década de 1870, no efectuaron las adquisiciones de los medios indispensables para mantener un nivel de alistamiento razonable que permitiera hacer frente a las amenazas existentes. El presidente Manuel Pardo y Lavalle canceló la construcción de dos blindados, encargo hecho por su antecesor, el presidente José Balta y Montero. Aquí debemos enfatizar que se buscó neutralizar al potencial enemigo, mediante la decisión política de pactar una alianza defensiva con Argentina y Bolivia, a fin de contrarrestar la situación beligerante que se cernía en la región. El resultado que tuvo esta decisión fue desastroso, ya que el Congreso argentino no aprobó su suscripción, y dilucidó la controversia que tenía con Chile sobre la Patagonia por la vía diplomática, logrando una solución favorable sin mayor esfuerzo.

Nada grafica mejor esta visión equivocada de la realidad, que la frase que utilizaba el presidente Pardo para defender su decisión de no adquirir las dos naves blindadas: "El Perú tiene dos poderosos blindados y ellos no son sino su alianza con Bolivia y la Argentina", muy lejos del pensamiento del visionario Castilla, que graficaba su política de Defensa en el espacio marítimo diciendo: "Si Chile compra un barco, el Perú debe comprar dos".

Esta visión de Castilla fue recogida por la sabiduría del pueblo peruano que, en época inmediatamente posterior a la "Guerra del guano y el salitre", mediante movimientos organizados por notables en diferentes ciudades, creó organizaciones que promovían las colectas a nivel nacional; ejemplo de ello es la Liga Patriótica Peruana (1894), que junto con otras ligas, creadas y fusionadas a lo largo de varios lustros, llegó a consolidarse en lo que se denominó "Asociación Nacional en Pro de la Marina", nacida en 1909 y que aún pervive. Estas organizaciones cívicas realizaron colectas que el pueblo acogió con fervor y entusiasmo, apoyando al Estado en la compra de los cruceros "Grau" y "Bolognesi", los submarinos Clase "R", la construcción de la Estación Naval de San Lorenzo y el dique seco del Arsenal Naval. Bello ejemplo de la sólida identidad nacional de nuestros compatriotas de la época.

En el siglo XX, la necesidad de una Armada con un alto nivel de alistamiento había calado en los peruanos, que comprendieron debían estar listos para hacer frente a la responsabilidad generacional de defender la soberanía nacional, en razón de la inestabilidad limítrofe existente con Ecuador, Colombia y Chile. El crecimiento de la Armada da lugar a la creación del Ministerio de Marina el 13 de octubre de 1920. Desde esta entidad se conduce su modernización con el asesoramiento de una Misión Naval de los Estados Unidos de Norteamérica. En este primer cuarto del siglo XX, las Fuerzas Navales se cimentan en la adquisición de Unidades hechas en base al esfuerzo económico del Estado y del pueblo peruano, desarrollándose simultáneamente el Arsenal Naval del Callao, así como reafirmando la presencia naval en la Amazonía y el lago Titicaca, expresión de una política naval que tuvo en el presidente Leguía un líder que apoyó, en sus dos gobiernos, el repotenciamiento de las Fuerzas Navales, que nos permitió afrontar los conflictos de la época con Colombia y Ecuador.

La época posterior a la Segunda Guerra Mundial, abre un periodo de bonanza económica que hace posible llevar adelante una obra modernizadora, diseñada y ejecutada inicialmente por el Vicealmirante Roque Saldías Maninat, ministro de Marina en tres oportunidades, en los gobiernos del Mariscal Benavides (1937), del Doctor Bustamante y Rivero (1947) y del General Odría (1948–1955). Durante este último se adquirieron cuatro submarinos Tipo "Sierra", tres destructores escolta, y se desarrolló la infraestructura del establecimiento naval terrestre, creándose el Servicio Industrial de la Marina en 1950, en donde, pocos años después, en 1956, se iniciaría la construcción del primer buque de alto bordo de Latinoamérica;



también se dio un gran impulso a la preparación del personal. A partir de 1959 se incorporaron dos cruceros ingleses en reemplazo de los antiguos "Grau" y "Bolognesi", dos destructores de línea y dos corbetas antisubmarinas.

La ruta trazada por Castilla, retomada por Leguía y el pueblo peruano, continuada en la gestión del Almirante Saldías, es seguida durante el Gobierno Militar, en la década de 1970, conformándose la Fuerza Naval más poderosa que hemos tenido en la época republicana: con los cruceros holandeses, los destructores misileros Daring (primeras Unidades misileras del Pacífico Sur), las fragatas Clase Lupo, las corbetas misileras, los submarinos alemanes 209, la Aviación Naval Antisubmarina, la Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina; componentes que desde el siglo pasado, hasta hoy, en el presente, trabajan para que la Armada esté lista para el cumplimiento de su misión constitucional en el frente externo e interno, así como para desarrollar su importante rol, ligado a la contribución al desarrollo.

Los vaivenes de la política, la aparición del terrorismo –aunado a la necesidad de combatirlo–, la terrible situación económica del país en la década del 80, cuya recuperación se inicia recién en la década del 90, así como la decisión política de los gobernantes, ocasionaron un progresivo deterioro de las Fuerzas Navales, el mismo que se fue acentuando a pesar de existir un paliativo en lo relacionado al incremento de Unidades navales de superficie y aeronavales entre los años 2005 y 2007, sin que ello significara mejoramiento del estado de alistamiento integral.



En el 2010 se llega a un punto crítico, cuando en el Proyecto de Ley del Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2011, el gobierno del presidente García pretendió suspender o disminuir, en los años 2011 y 2012, el ingreso a las escuelas de formación, en una actitud que evidenciaba una tendencia a destruir lo más importante de toda organización: su recurso humano, que ya estaba siendo agredido arteramente por la corriente marxista en su expresión política, social, jurídica, académica y mediática, desde que asumió posiciones de privilegio a partir de noviembre del 2000, cuando se instaló el Gobierno denominado de Transición, continuando su afiatamiento en el gobierno del presidente Toledo, en el que se sentaron las bases, con apoyo extranjero, para la construcción de la arquitectura legal y jurídica basada en la denominada justicia transicional que permitiera perseguir y desmoralizar a quienes combatimos por las armas y vencimos a las agrupaciones que son la expresión violenta del marxismo, los delincuentes terroristas de "Sendero Luminoso".

En esta perspectiva, desde el año 2011, se observa la decisión del Estado de revertir la situación de deterioro de la Armada vía el repotenciamiento de las Fuerzas Navales; el programa de construcciones en el SIMA-Perú de buques multipropósito, de patrulleras guardacostas; la realización del centenario y anhelado proyecto del Buque Escuela a Vela y la preparación del personal para actuar apropiadamente ante la responsabilidad de operar eficiente y eficazmente las Fuerzas Navales en el frente externo e interno; todo ello en el escenario contemporáneo caracterizado por las nuevas amenazas.

En este contexto histórico de nuestra Armada, tenemos paradigmas a través de los 192 años de existencia, siendo el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, y la tripulación del "Huáscar", quienes caracterizan la heredad de una identidad indestructible para el peruano y para los hombres de la Armada, que nos llena de orgullo. Grau es el excelso estratega de la guerra naval, el más ilustre de todos los peruanos de la historia republicana; no solo por la Campaña Naval del 79, sino por su actitud integral en los roles que como hijo, hermano, ciudadano, padre, marino de siete mares, profesional de la guerra y político, desempeñó con probidad en su corta existencia de 45 años. Grau, compatriotas, no es héroe por una actitud excepcional; lo es por su ejemplar civismo, profesionalismo y hazañas navales a lo largo de su existencia, que culminó en la gesta de Angamos, en donde, cuando se inmoló, vencedor fue.

El valer del hombre peruano se muestra una vez más, cuando el invasor, encontrándose en nuestro territorio, sufre el terror que le significó las acciones del Mariscal Andrés Avelino Cáceres en los Andes, así como la voladura de dos cañoneras chilenas, presentes en el Combate de Angamos, una en el Callao, la "Loa", y la otra en Chancay, la "Covadonga".

La Armada y Grau, con su tripulación, son un binomio indesligable de peruanidad que está presente en los escenarios marítimo, andino y amazónico del país, lo cual se evidencia en la mística que demuestran sus integrantes, sobre la base de los valores y preparación que poseen y que les permite actuar en defensa de la Patria bajo las circunstancias más adversas, así como contribuir al desarrollo, además de participar en el control de los daños que sufren las poblaciones a causa de desastres naturales.

Desde la década de 1980, el Perú viene sufriendo el ataque armado de la organización terrorista "Sendero Luminoso", la que progresivamente ha ido recibiendo el apoyo del narcotráfico y, desde el siglo XXI, el de una serie de organizaciones privadas de origen relativamente nuevo, en las que muchos delincuentes terroristas que fueron liberados en el lapso del 2000 hasta el 2002, principalmente, se han reciclado utilizando los mecanismos propios de la democracia, que justamente pretendieron destruir.

La Armada, en cumplimiento con su misión constitucional, ha apoyado el esfuerzo del Estado para combatirlos en las aéreas que le fueron asignadas, tanto en el Ande como en la Amazonía y en la Costa, habiendo ofrendado sus vidas con honor y valentía: almirantes, comandantes, tenientes, alféreces, técnicos, oficiales de mar, cabos, marineros, grumetes y personal civil; gloria a cada uno de ellos y nuestra eterna solidaridad para con sus padres, esposas e hijos, así como con aquellos que vienen sufriendo la pertinaz persecución judicial del aparato montado por los marxistas, utilizando un sector de las organizaciones no gubernamentales autodenominadas "defensoras de los Derechos Humanos", que no son sino otra forma de apoyo a los delincuentes terroristas para alcanzar sus fines ideológicos y personales en lo crematístico, los que son ampliamente conocidos por la ciudadanía.

Por eso, cuando por intereses subalternos algunos peruanos identificados con la línea ideológica marxista, sostienen que en el combate contra el terrorismo, en el periodo de 1980 al 2000, hubo una violencia indiscriminada y una sistemática violación de los Derechos Humanos por parte del Estado y sus Instituciones, nos indignamos rechazando tal versión argüida por estos grupos ideologizados, la misma que se pretende perennizar mediante la presentación objetiva y dinámica de estas y otras falsedades extraídas del cuestionado Informe de la Comisión de la Verdad, para plasmarlas en el denominado "Lugar de la Memoria", que busca calar en la mente de los peruanos del futuro su desviada interpretación y así cambiar la historia y los paradigmas de la sociedad peruana.

Es evidente que quienes concibieron la "Comisión de la Verdad y Reconciliación" no le asignaron como tarea analizar el tremendo daño hecho a la so-

ciedad peruana por la organización terrorista "Sendero Luminoso", producto de la destrucción de la infraestructura pública y privada, lo que significó más de 25.000 millones de dólares de pérdidas en un país que estaba al borde de ser declarado inviable ante la comunidad económica internacional. ¿Es que acaso aquel hecho no acarreaba tremendas repercusiones sociales en la población? Quizá los marxistas puedan argumentar que no estaba considerado en el encargo que el Gobierno formuló mediante Decreto Supremo N° 065-2001-PCM, del 4 de junio de 2001; sin embargo, basta ver quiénes fueron sus autores y tendremos la respuesta, que se complementa con el hecho de que si lo consideraban, se hubiera evidenciado que en este escenario de destrucción y muerte existe un solo responsable: la expresión violenta del marxismo, "Sendero Luminoso", no habiendo forma de involucrar a los hombres de las FF.AA. y judicializarlos; más bien, el no haber analizado este tema como correspondía les permite hoy soslayarlo o no ser parte importante de la historia que está siendo manipulada por la sesgada historia que están construyendo mediante el guión museográfico del "Lugar de la Memoria".

El marino peruano de hoy, al igual que el de ayer, está siempre dispuesto a enfrentar y vencer al enemigo de la Patria, en cualquiera de las formas en que se exprese su ambición de afectar la independencia, soberanía o integridad de la República; sea desde fuera o dentro de nuestro territorio, sea por la vía de las armas o pretendiendo imponer líneas de pensamiento que sustituyan los tradicionales valores que soportan al Estado Nación por aquellos donde se busca desacralizar las costumbres religiosas, destruir a la familia tradicional, desprestigiar y minimizar el rol de las FF. AA., e imponer modelos y valores afines a su visión política.

El espíritu de Grau en esta hora que vive el Perú está más vigente que nunca, pues como dijo el historiador de la República, don Jorge Basadre:

> "Cuando vivimos en medio de una crisis honda y universal en este país olvidadizo, evocar a Grau en su significado más profundo implica [...] provocar catarsis, o sea una limpieza o descarga. Sobre todo en días de honda incertidumbre colectiva, debemos recordarlo como antídoto frente a cualquier tipo de conducta desorganizada o irracional; y también como un reproche a la decadencia de la moral pública y de la moral privada".

Los valores de la identidad nacional tienen como uno de sus principales sustentos una serie de actitudes que Grau y la tripulación del "Huáscar" nos legaron a los peruanos. Qué mayor ejemplo de respeto a la vida existe en nuestra historia de ayer y hoy, que la que nos dieron el Comandante del "Huáscar" y

su dotación el 21 de mayo de 1879, cuando salvaron de las aguas de Iquique a 62 náufragos de la "Esmeralda", mientras, a pocas millas, el chileno Condell, en artera actitud, asesinaba a nuestros náufragos de la "Independencia". Recordemos a don Manuel Gonzales Prada, intelectual y ácido crítico de su época, cuando expresó lo siguiente en su texto "Grau" de 1885, que es parte de su importante ensayo "Pájinas libres":

> "Humano hasta el esceso, practicaba jenerosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera... Hoi mismo, al recordar la saña implacable del chileno vencedor, deploramos la exajerada clemencia de Grau en la noche de Iquique... Para comprenderle i disculparle, se necesita realizar un esfuerzo... Acallar las punzadas de la herida entreabierta... Ver los acontecimientos desde mayor altura... Entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir... sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas i ahorrar dolores".

Esta conducta de Grau en el combate lo califica como precursor del derecho humanitario de las Américas.

Pero el zenit de la gloria de los peruanos de Angamos se muestra cuando, en el fragor del combate, se plasma con sangre el dicho naval "el Comando nunca muere", pues, uno a uno se fueron sucediendo en el mando del "Huáscar", combatiendo Elías Aguirre y Rodríguez, que se inmortalizaron conjuntamente con Carbajal, Palacios, Santillana y Ferré, pues ninguna de sus espadas fue trofeo del enemigo y están en el único lugar que corresponde al Marino de Honor: el fondo del mar. Prueba de ello es la constancia que el último Comandante del "Huáscar", el Teniente Pedro Gárezon, hace notar a Policarpo Toro, oficial chileno: que el asta estaba rota y el pabellón en cubierta, y que no había rendición.

Este legado es un ejemplo imperecedero que grabó en la mente del enemigo la casta y coraje de los marinos peruanos. Esa heredad que recibimos se ha trasmitido de generación en generación y será honrada eternamente, pues el espíritu legendario de Grau y la tripulación del "Huáscar" está perennizada en nuestra Armada y sus hombres, para cuando la Patria lo demande, ahora y siempre.

¡Viva Grau!

¡Viva la Armada peruana!

¡Viva el Perú!

El combate y los combatientes en Abtao



Capitán de Fragata y
Doctor en Historia
JORGE ORTIZ SOTELO

Conferencia dada el 7 de febrero de 2013, en el Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Fue seguida por la conferencia "El combate del Callao, 2 de mayo de 1866", dada el 3 de mayo en la Universidad de Playa Ancha, Valparaíso. Ambas formaron parte de las actividades de la Cátedra Perú-Chile, bajo el auspicio de IDEA Internacional.

La reincorporación de la República Dominicana a la soberanía española, en 1861, y la intervención francesa en México, iniciada al año siguiente con la ocupación de Veracruz por una fuerza combinada anglo-hispano-francesa, fueron percibidas por los países hispanoamericanos como un peligro a su propia independencia. El Perú, a diferencia de la mayoría de las otras jóvenes repúblicas, no había suscrito un tratado de paz con su antigua metrópoli y, pese a que el comercio se había restablecido y que incluso un buque de guerra español había visitado nuestros puertos en 1851,[1] técnicamente seguía siendo beligerante. Ante estos hechos el Gobierno peruano se dirigió a las cancillerías latinoamericanas "proponiendo la alianza defensiva para rechazar la reconquista en el caso de que se pretenda, cualquiera que sea el nombre con que se la disfrace y la potencia que acometa realizarla".[2]

La población peruana también reaccionó con indignación ante la intervención europea en México, y en marzo de 1862 varios ciudadanos se reunieron para constituir la Sociedad Defensora de la Independencia Americana, nombrando como presidente a Francisco de Paula González Vigil.[3] La idea fue rápidamente replicada en Chile y Uruguay, donde en junio ya se habían conformado entidades similares bajo el nombre de Unión Americana.[4]

La situación se tornó más delicada a fines de 1862, cuando se supo que una Fuerza naval española se dirigía hacia el Pacífico con la misión de conducir una comisión científica y a la vez mostrar la recuperación de su poder. Al mando del jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón, las tres naves que conformaban esa escuadrilla fueron bien recibidas tanto en Valparaíso como en el Callao, en abril y en julio de 1863, respectivamente. Pero una serie de factores, en los que no faltaron errores de lado y lado, y en los que le cupo papel protagónico al comisario regio Eusebio Salazar y Mazarredo, llevaron a que esa relación se deteriorara y a que en abril de 1864 la fuerza española ocupara las islas Chincha. Este acto hostil inició un periodo de franca tensión que se mantuvo hasta enero siguiente, cuando el Tratado Vivanco-Pareja dio por culminado el incidente.

Durante esos meses el Gobierno chileno se solidarizó con el peruano, negando todo auxilio a los buques españoles. Asimismo, el pueblo chileno se manifestó de diversas maneras contra España, siendo una de ellas la conformación de una columna de 138 voluntarios, que al mando de Patricio Lynch y Roberto Souper arribó al Callao a fines de junio de 1864 para contribuir en la defensa del Perú. Incorporados al servicio naval peruano, y destinados al pontón "Ucayali", los voluntarios permanecieron en el Callao hasta inicios de 1865, cuando a raíz del rechazo al Tratado Vivanco-Pareja el país se vio sumido en una nueva revolución que llevaría al poder a Mariano Ignacio Prado.

Para fines de ese año la reforzada flotilla española, al mando del General José Manuel Pareja y Septién, nombrado también ministro plenipotenciario para Chile, había iniciado hostilidades con esta república. En un claro error estratégico, Pareja dispersó sus escasas fuerzas para bloquear Coquimbo y Caldera, y a resultas de ello perdió a la pequeña goleta "Virgen de Covadonga", que fue capturada el 26 de noviembre por la corbeta chilena "Esmeralda", frente a Papudo.

Ofuscado por esta pérdida, el General Pareja, limeño de nacimiento, optó por quitarse la vida, asumiendo el mando de las Fuerzas españolas el Brigadier Casto Méndez Núñez, Comandante de la poderosa fragata blindada "Numancia".

Mientras estos hechos tenían lugar en la escuadra española, el flamante gobierno de Prado decidió despachar las fragatas "Amazonas" y "Apurímac", a las que luego se unirían las corbetas "Unión" y "América", hacia las aguas del sur del continente, donde debían reunirse con las pocas naves de guerra que Chile tenía en servicio para aguardar a los blindados peruanos "Independencia" y "Huáscar", conformando de esa manera una fuerza capaz de enfrentar a

las naves españolas, particularmente a la "Numancia".

El 5 de diciembre de 1865, dos días después del zarpe de las fragatas, Perú y Chile suscribieron un tratado de alianza ofensiva y defensiva, y el 14 de enero siguiente el Gobierno peruano declaró la guerra a España, sincerando de esa manera las intenciones de nuestras naves en aguas chilenas.



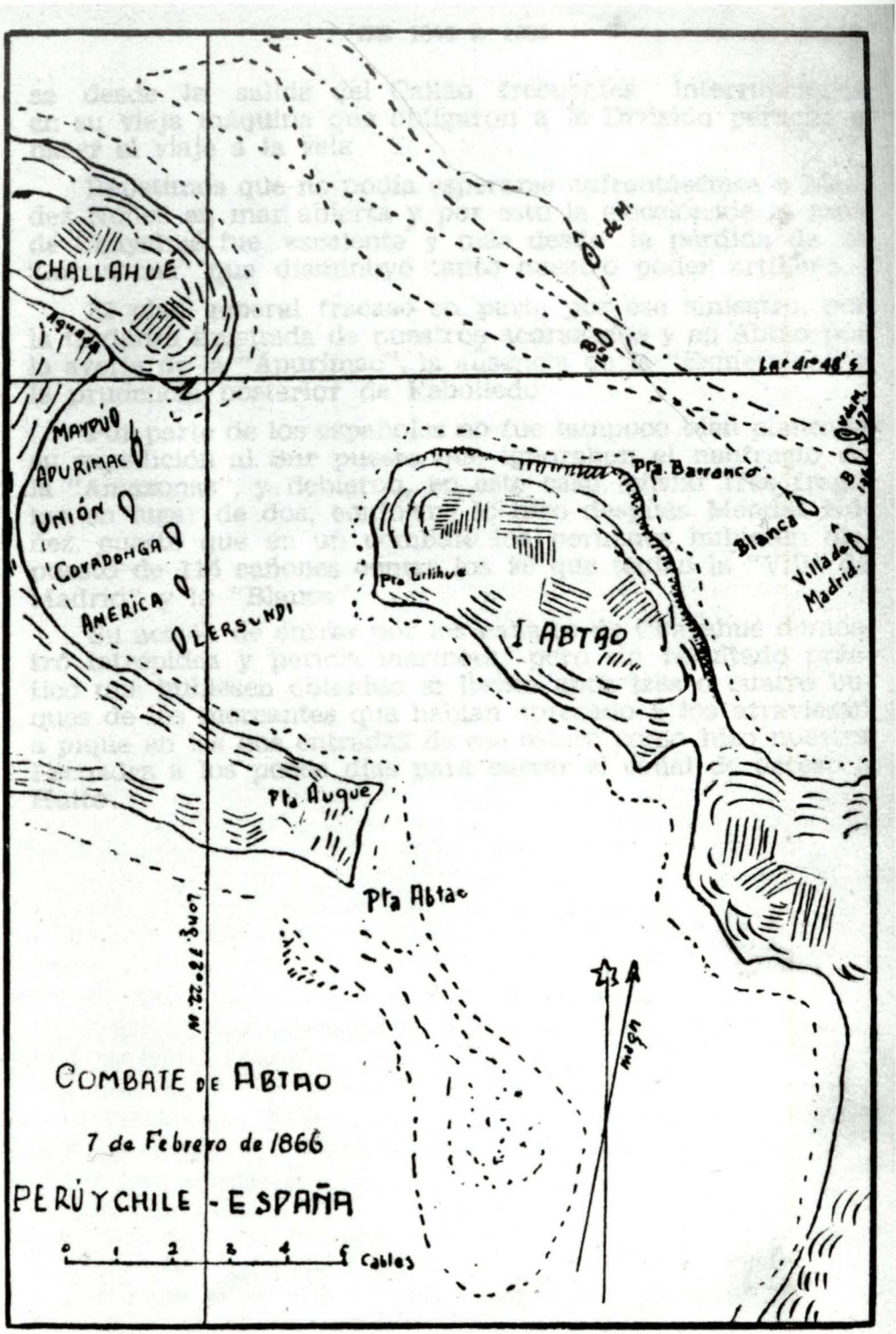
Capitán de Navío Manuel Villar.

La Fuerza naval chilena estaba formada por la corbeta "Esmeralda", la goleta "Covadonga" y el pequeño vapor "Lautaro", nombre que se le había dado al "Lerzundi", transferido por el Gobierno peruano. Conforme a lo estipulado en el tratado de alianza, el mando de la escuadra aliada fue asumido por el Capitán de Navío Juan Williams Rebolledo, quien a mediados de enero decidió concentrarla en el canal que se forma entre la punta de Challahué y la isla Abtao, enfrentando la ensenada de Codihue, que cierra por el norte el golfo de Ancud.

Para llegar al canal se optó por cruzar el paso de la Lagartija, lleno de escollos y sin cartas de navegación, y el 16 de enero, al tratar de vencerlo, varó la "Esmeralda", pero logró zafar luego de una hora. Menos suerte tuvo la "Amazonas", que ese mismo día se fue sobre la punta de escollos en que termina isla Abtao, perdiéndose totalmente. La tripulación logró salvarse y durante cinco días Williams dirigió las operaciones de rescate que lograron recuperar treinta y dos cañones y diversos elementos.[5]

El 4 de febrero arribaron las corbetas "América" y "Unión", en la primera de las cuales se encontraba el Capitán de Navío Manuel Villar, Comandante de la división peruana, quien de inmediato trasladó su insignia a la "Apurímac". Dado que había que reabastecer a estas naves, al día siguiente Williams se dirigió a Ancud con la "Esmeralda", confiando en retornar dos días después con víveres y un batallón de infantería de marina para reforzar las defensas terrestres del apostadero, y remolcando una barca cargada con carbón.

Creo que Williams cometió un error al tomar esa decisión, no tanto por restar una veintena de cañones a la escuadra aliada, sino por el hecho mismo de abandonarla ante la creciente posibilidad de un enfrentamiento con las naves


CHALLAHUÉ
Iguapa
Ov de M.
Lat 4° 48' S
MAYDIO
APURIMAC
UNIÓN
COVADONGA
AMÉRICA
OLERSUNDI
Pta. Barranco
Blanca
Villa de Madrid
Pta Lilihue
I ABTAO
Pta Auque
Pta Abtao
Long. 73° 22' W
N
COMBATE DE ABTAO
7 de Febrero de 1866
PERÚ Y CHILE - ESPAÑA
0 1 2 3 4 5 Cables

españolas. Lo concreto es que lo hizo, y al ausentarse, el mando recayó en el Capitán de Navío Villar.

Mientras tanto, Méndez Núñez había dispuesto que las fragatas "Blanca" y "Villa de Madrid" buscaran a la flota aliada. Ambas naves habían salido de Valparaíso, dirigiéndose primero a Juan Fernández y luego a Chiloé, que reconocieron del 4 al 6 de febrero. En ese proceso los marinos españoles supieron del naufragio de la "Amazonas", cuyos restos avistaron en la mañana del 7. Poco después, un bote de pescadores, creyéndolos peruanos, les proporcionaron información sobre la ubicación y composición de la flota aliada, por lo que el Capitán de Navío Claudio Alvargonzález, Comandante de la división, decidió penetrar en la ensenada de Codihue por el paso Lamí. La zona estaba plagada de bajos y peligros a la navegación, por lo que las fragatas españolas debieron avanzar a muy escasa velocidad y sondando constantemente, tomándoles siete horas el recorrer las diez millas que las separaban de la boca norte del canal de Challahué.

"Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de la isla Abtao, llevando a Villar a dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento".

Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de la isla Abtao, llevando a Villar a dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento. La fragata "Apurímac", la corbeta "América", la goleta "Covadonga" y la corbeta "Unión", en ese orden, formaron una línea defensiva, en cuyos extremos se ubicaron los pequeños vapores "Lerzundi" y "Maipú". Asimismo, se embarcó a algunos oficiales chilenos y se reforzaron las guarniciones con tropa de Marina chilena.[6] Las fragatas españolas, atendiendo a las condiciones de la ensenada de Codihue y a la altura de la isla Abtao, debían navegar en línea, con lo que solo podrían ofender a las naves aliadas, y ser ofendidas por estas, durante un breve lapso.

La acción se inició a las 4:15 de la tarde y concluyó a las 5:30, cuando las fragatas españolas se retiraron de la zona en previsión de los peligros que hubiera acarreado navegar en ella durante la noche. El intercambio de fuegos tuvo lugar entre 1.500 y 2.500 metros de distancia, disparándose unos 1.500 tiros de muy diverso calibre. Tanto las naves españolas como las aliadas sufrieron diversas averías, algunas de ellas en el casco. Los únicos fallecidos fueron los marineros

"...las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que estos logran lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro futuro".

Demetrio Teodoro y José Naranjo, sirvientes de uno de los cañones de la "Unión".[7] Por otro lado, en la "Blanca" hubo dos heridos, y en la "Villa de Madrid" otros diez.[8]

Estos resultados han sido calificados de muy diversas maneras por las historiografías peruana, chilena y española. Para algunos fue una acción poco decisiva, para otros no tuvo mucha importancia, mientras que para un tercer grupo fue un claro triunfo aliado. Lo concreto es que las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que estos logran lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro futuro. Esto, en términos militares, es una victoria, y tal es el calificativo que le cabe a la acción que peruanos y chilenos lograron en Abtao.

Justo es, pues, que digamos unas palabras sobre esos hombres. Fernando Romero lista los nombres de 847 peruanos y señala además que 125 chilenos recibieron la condecoración peruana por dicha acción.[9] Es posible que el número de chilenos presentes en la acción haya sido mayor, pues además de la dotación de la "Covadonga" y de algunos oficiales y tropa de Marina embarcada el mismo día 7, se había montado y dotado algunas piezas en tierra, aunque no llegaron a entrar en combate. Es por ello que no hemos podido determinar el número total de combatientes aliados, pero sí sabemos que unos pocos de los peruanos participaron también en la defensa del Callao, el 2 de mayo de ese mismo año, y que trece años más tarde muchos de los aliados de entonces debieron enfrentarse en defensa de sus respectivos países.

Me habría gustado identificar a todos y cada uno de los combatientes en Abtao que tomaron parte tanto en el combate del Callao como en la Guerra del Pacífico, pero algunas ausencias en los archivos hacen que esta labor resulte inabordable, al menos por ahora.[10] Por ello me limitaré a señalar algunos casos.

Pocos días después de esta acción, un grupo relativamente grande de oficiales y personal de las naves peruanas, la mayoría de la siniestrada fragata "Amazonas",

partió hacia el Callao. Al menos treinta y seis de ellos estuvieron presentes en la defensa de ese puerto el 2 de mayo de aquel año; y veinte o más combatieron en la Guerra del Pacífico. Entre estos últimos podemos mencionar a los entonces Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino y Guardiamarinas Decio Oyague y Leoncio Prado.

El primero, ya como Capitán de Navío y Comandante del monitor "Manco Cápac", se batió en Arica el 27 de febrero de 1880 con el monitor "Huáscar", causándole varias bajas, entre ellas la de su Comandante, el Capitán de Fragata Manuel Thomson, quien había estado al mando de la goleta "Covadonga" en Abtao.

Esta nave fue hundida en aguas de Chancay el 13 de setiembre de 1880, en una acción en la que le cupo papel protagónico al Teniente Primero Oyague. Luego de una vida intensa que lo llevó por la Amazonía, Estados Unidos y Cuba, el Teniente Segundo Leoncio Prado fue jefe de la estación de torpedos en Arica y combatió en la batalla del Alto de la Alianza. Tomado prisionero, fue canjeado y retornó al Perú para unirse a las fuerzas del General Andrés A. Cáceres. Tomó parte en diversas acciones, hasta caer herido en la batalla de Huamachuco, el 10 de julio de 1883, siendo fusilado cinco días después.

"De los 298 hombres que dotaron la fragata "Apurímac" durante el combate, al menos 15 de sus oficiales combatirían en la Guerra del Pacífico. De ellos podemos destacar al entonces Teniente Primero Guillermo More, al Guardiamarina Enrique Palacios y al amanuense Adolfo King".

De los 298 hombres que dotaron la fragata "Apurímac" durante el combate, al menos 15 de sus oficiales combatirían en la Guerra del Pacífico. De ellos podemos destacar al entonces Teniente Primero Guillermo More, al Guardiamarina Enrique Palacios y al amanuense Adolfo King. El primero fue el infortunado Comandante de la Fragata "Independencia", perdida en Punta Grueso mientras perseguía a la goleta "Covadonga", al mando de Carlos Condell, quien también estuvo presente en Abtao como Guardiamarina en esa nave. More pasó a servir en Arica, falleciendo al lado del Coronel Francisco Bolognesi el 7 de junio de 1880. En esa misma batalla murió el Capitán de la Guardia Nacional Adolfo King, mientras que el Teniente Segundo Enrique Palacios Mendiburu estuvo presente en el combate de Angamos a bordo del "Huáscar", falleciendo a consecuencia de las heridas sufridas en dicha acción.

En ese mismo enfrentamiento y nave falleció el Teniente Primero Diego Ferré Sosa, Guardiamarina de la corbeta "América", que en Abtao había estado al mando del Capitán de Fragata Manuel Ferreyros. De los 248 hombres que se encontraban a bordo durante el combate de Abtao, al menos siete de sus oficiales combatieron en la Guerra del Pacífico.

A bordo de la "Unión" combatieron 244 hombres, y no menos de doce de sus oficiales tomaron parte en la Guerra del Pacífico. Entre ellos destacan su Comandante, el Capitán de Fragata Miguel Grau, el Teniente Primero Elías Aguirre y el Guardiamarina Manuel Gil Cárdenas. Sobre el primero podríamos explayarnos extensamente, pero a efectos de esta presentación nos limitaremos a mencionar que fue la principal figura de la campaña naval de 1879, falleciendo al mando del monitor "Huáscar" en el combate de Angamos, el 8 de octubre de ese año. Su trayectoria vital lo ha llevado a ser reconocido como "el Peruano del Milenio", siendo también el mayor héroe de nuestro panteón naval y una figura muy respetada en Chile. También en Angamos sucumbió el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero, segundo Comandante del monitor. Finalmente, el Alférez de Fragata Cárdenas falleció en Ancón en abril de 1880 al explotar el bote torpedero que estaba preparando el ingeniero Manuel Cuadros.

De los 125 chilenos condecorados por el Gobierno peruano por la acción de Abtao, ya hemos mencionado a los entonces Capitán de Corbeta Manuel Thomson y Teniente Segundo Carlos Condell de la Haza, casado el primero con una peruana e hijo el segundo de otra peruana. Pero sin duda fue el entonces Teniente Segundo Arturo Prat el que mayor distinción alcanzaría durante la Guerra del Pacífico, al perecer al mando de la corbeta "Esmeralda" en el combate de Iquique, el 21 de mayo de 1879. Su muerte sobre la cubierta del "Huáscar" fue sinceramente lamentada por el Capitán de Navío Miguel Grau, Comandante del monitor, quien en un gesto de hidalguía que lo enaltece escribió una notable carta de condolencia a la viuda de su malogrado contendiente de entonces.

Tras la acción de Abtao, la escuadra aliada se desplazó y literalmente se encerró en el estero de Huito. Méndez Núñez la buscó con la "Numancia" y otras naves, pero era imposible atacarla. Siguiendo instrucciones de su Gobierno, bombardeó un indefenso Valparaíso y luego intentó hacer lo mismo con el Callao. Rechazado en este último puerto, la escuadra española se retiró de nuestras aguas con diversas averías. Los esperados blindados peruanos no llegaron hasta después de esta última acción, uniéndose a la escuadra aliada, que debía prepararse para una campaña destinada a liberar Filipinas. Más de un año las naves peruanas permanecieron en aguas chilenas, hasta que se canceló la operación.

El conflicto con España fue una de las ocasiones en que Perú y Chile cooperaron estrechamente por el logro de un objetivo mayor a sus diferencias. Estas últimas son consubstanciales a las relaciones humanas y, en consecuencia, a las relaciones entre los países. Superarlas demanda tener intereses comunes más fuertes que esas diferencias, tal como sucedió en dicho conflicto. En diversas ocasiones hemos actuado en forma similar con nuestros vecinos, lo que no ha impedido que en otras más, con muy variada suerte, hayamos llegado a enfrentarnos militarmente para hacer prevalecer nuestros intereses. La historia de los pueblos está salpicada de encuentros y desencuentros, pero si queremos ser objetivos debemos tener un adecuado balance entre ambas situaciones.

La Guerra del Pacífico, con su dolorosa y larga secuela, marca un hito en la memoria colectiva peruana. Esto, a mi entender, es innegable. Pero también es innegable que acciones como la de Abtao dejan ver aspectos positivos de la relación peruano-chilena, aspectos que hoy, cuando estamos *ad portas* de resolver nuestro diferendo marítimo, deben ser destacados. Creo que ese será el mejor homenaje a los hombres que combatieron allí.

Referencias

1. García Martínez, José Ramón. "El viaje de la corbeta 'Ferrolana' (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos", en Jorge Ortiz Sotelo (editor), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos / IEHMP, 1993), pp. 101-124.
2. Perú, *Memoria que presenta el ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto al Congreso Nacional de 1862* (Lima, Imprenta de La Época, 1862), doc. 9.
3. *El Comercio* n° 7253 (31/3/1862), p. 3, cols. 2-5; y n° 7259 (4/4/1862), p. 3, cols. 1-2.
4. *El Comercio* n° 7365 (11/7/1863), p. 3, col. 1-2; y n° 7450 (22/9/1862), pp. 3-4.
5. Archivo Histórico de Marina, corbeta "América", 1866, Relación de los objetos que han sido salvados del naufragio de la "Amazonas".
6. José Arnaldo Márquez, *El Perú y la España moderna* (Lima, Imprenta de *El Nacional*, 1866), p. g-7.
7. Archivo Histórico de Marina, corbeta "Unión", relación de novedades a la lista de revista, Ancud 14/2/1866, f. 9.
8. J. E. de Erostarbe, "Cartas médico-marítimas", en *El siglo médico*, boletín de medicina y gaceta médica, tomo XIII, n° 651 (24/6/1866), pp. 396-398.
9. Fernando Romero Pintado, *La República, 1850-1870* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984-1985), *Historia Marítima del Perú*, tomo VIII, 2, pp. 798-822.
10. Para mayores referencias véase Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007).



Revista Mundial. "Misón Naval Americanâ", número 41, 4 febrero 1921.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.-

Finales del s. XIX e inicios del s. XX[1]

"It is a disgrace to us as a nation that we should have no warships worthy of the name, and that our rich sea-board cities should lie at the mercy of a tenth rate power like Chili [sic]".Theodore Roosevelt ante el Union League Club of New York, enero de 1888. [2]

"Speak softly and carry a big stick and you will go far".Theodore Roosevelt. [3]

Introducción

Durante su Guerra Civil, Estados Unidos contó con 700 barcos, 5.000 cañones navales, 6.700 oficiales y 51.000 hombres en el servicio activo, ocupando su lugar entre las potencias navales de la época. Por otro lado, inventores como Ericsson, Isherwood y Dahlgren lograron colocarlo a la vanguardia de la tecnología naval.[4]

Sin embargo, a finales de la década de 1870, pasó por una fase de casi total abandono[5], donde solo contó con 52 buques y 500 cañones, así como con un reducido presupuesto, debido a las prioridades de los asuntos internos del país, como fueron la conquista del oeste, la industrialización del noreste[6] y la reconstrucción del sur[7]. En efecto, muchos fueron de la idea que Estados Unidos tenía una defensa geográfica natural, que consistía en el relativo aislamiento causado por los dos océanos que la separaban de Europa y de Asia.[8] En comparación cualitativa, la Armada de los Estados Unidos[9] no le habría podido hacer frente a las Marinas de Guerra del Perú y de Chile durante los años de la *Guerra del Guano y del Salitre*[10].

Fueron los años en que predominaba la escuela de la experiencia, donde los oficiales se formaban en la mar adquiriendo los conocimientos prácticos de la guerra naval. Los estudios teóricos sobre cuestiones estratégicas eran, en



Rear Admiral Stephen B. Luce, USN (1827-1917). Oil on canvas, 54" x 40", by Alexander James (1890-1946) after E.P. Vinton. Painting in the U.S. Naval Academy Museum Collection. Gift of Stephen B. Luce, 1938. Official U.S. Navy Photograph http://www.history.navy.mil/photos/pers-us/uspers-l/sb-luce.htm

cierto sentido, menospreciados y evitados. En efecto, las discrepancias entre los promotores del estudio científico de la estrategia y los que optaron por el pragmatismo táctico, ocasionó que en estos años el material a flote predominara sobre el pensamiento en sí.[11] Su principal argumento era que las variables imponderables de la guerra naval no podían ser medidas por "reglas sencillas".

Sin embargo, algunos Jefes y políticos lograron hacer entender al Gobierno de la necesidad de contar con una fuerte y sólida Armada que protegiese sus intereses comerciales marítimos.[12] Las construcciones navales de finales del s. XIX e inicios del s. XX, que respondieron al estímulo de una política naval expansionista, como herramienta complementaria a la política exterior de los Estados Unidos, demostraron que el efecto había dado resultado.[13] En efecto, durante este periodo, la Marina de Guerra de los Estados Unidos fue adquiriendo la forma y fondo que la llevarían a convertirse –luego de la Primera Guerra Mundial (IGM)– en la Marina más poderosa del planeta.[14]

Los cambios tecnológicos y geopolíticos motivaron el desarrollo del profesionalismo dentro de la U.S. Navy. La década de 1880 fue testigo del impulso innovador en el progreso analítico y tecnológico en la Armada. Esto significó la reconstrucción de la misma, teniendo que sobreponerse a una serie de obstáculos políticos, económicos, administrativos e ideológicos que se mantenían vigentes.[15]

1.- El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del siglo XIX e inicios del s. XX.

Dentro de los hombres que empujaron al desarrollo a la Marina de Guerra de los Estados Unidos, convirtiéndola en la más poderosa del mundo, estuvieron personajes como el marino e historiador Alfred T. Mahan, el Contralmirante Stephen B. Luce[16], Henry Cabot Lodge y el presidente Theodore Roosevelt,

quienes supieron desarrollar la tesis del poder naval y de su importancia vital para el crecimiento de su país.[17]

Ellos pertenecieron a la denominada *Generación del 98* estadounidense, siendo los promotores de la toma de conciencia del expansionismo fuera de Norteamérica[18] con el apoyo *sine qua non* de su Armada.

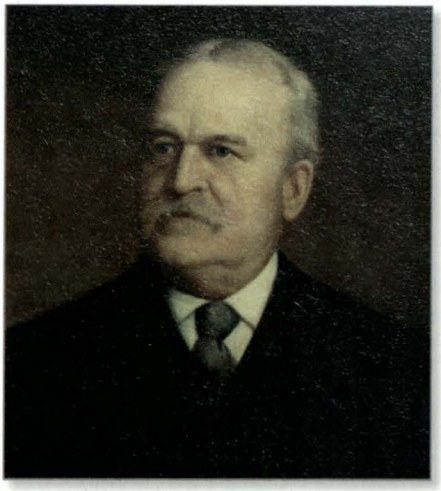


Theodore Roosevelt (1858-1919). Assistant Secretary of the Navy, 1897-1898. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

En efecto, las décadas finales del siglo XIX dieron origen a la carrera imperialista por parte de las potencias de Europa, carrera que se extendió y se decidiría en los mares. Esto provocó que varios estrategas estadounidenses propusieran abandonar el argumento de la defensa causada por el "aislamiento geográfico" por una nueva estrategia que modificara, fundamentalmente, la estructura de su Fuerza, así como su doctrina de operaciones. Sus objetivos debían cambiar de la protección del comercio hacia la seguridad nacional.[19] Así, durante estos años, Estados Unidos se convirtió en una potencia mundial, aunque no era considerado, aún, parte del sistema internacional. Para esto, debía dejar su zona de *comfort* causada por el aislamiento producido por dos océanos, y no contentarse con haber dominado el hemisferio luego de derrotar a España en 1898.[20]

Ciertamente, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos del cambio de la ponderación de los imperios, así como de la aparición de nuevos "incómodos" actores en el escenario mundial, incluido a los Estados Unidos, que buscaron abarcar los mercados y territorios más allá de sus fronteras.[21] En efecto, luego de la IGM, el rápido crecimiento y desarrollo industrial de la "Gran Nación del Norte" ocasionó el "desplazamiento histórico del centro de gravedad de la economía mundial, que en el siglo XIX estuvo en Europa, para trasladarse a la costa atlántica estadounidense [...] [y luego] a la costa del Pacífico"[22].

La teoría de Mahan[23] buscaba convertir a la Armada en una potente Fuerza de disuasión, incluso en tiempo de paz. Los seguidores de Mahan[24] tuvieron primero que lograr convencer a los estadounidenses de que los intereses nacionales de su país se encontraban en peligro por causa de la nueva lucha por poderes de los imperios en Europa. La tarea no fue fácil. Un ejemplo de



John D. Long (1838-1915). 33rd Secretary of the Navy, 1897-1902Official portrait, painted in oils by Ulysses Dow Tenney, 1902.Courtesy of the Navy Art Collection, Washington, DC. Navy Art Accession #: 43-025-A. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

lo difícil que resultó cambiar la mentalidad, fuera de vigencia, de los marinos al mando de la Institución naval, fue la creación de la Escuela de Guerra Naval (Naval War College). El impulsor y cerebro de esta operación fue el comodoro y luego Contralmirante Stephen B. Luce, quien a través de sus escritos sobre táctica, historia, crítica literaria, reformas administrativas, estrategia naval y de la importancia intelectual que el oficial de Marina debería tener,[25] logró convencer –luego de casi una década de promover la idea– al Ejecutivo, al Congreso y al Alto Mando de su Armada y de su país sobre la necesidad de educar a los oficiales de grados intermedios en los asuntos propios de la guerra naval, pero bajo una óptica científica.[26]

En efecto, sostuvo la necesidad del cambio de la estrategia naval defensiva a la ofensiva a través de la protección y el patrullaje de los puertos y de las líneas de comunicación del comercio marítimo[27] –la fuente del poder nacional– con una grande y cohesionada Fuerza naval.[28] Para esto era necesario que se contase, además de una poderosa Armada, con "colonias" logísticas[29] –de preferencia islas o pequeños puntos estratégicos, con el fin de abastecer a la flota en todos los mares y océanos–[30].

Mahan creía que las mayores dificultades que su país encontraría se hallaban en ultramar; por ende, sotuvo que Estados Unidos debería ser capaz de enfrentar sus amenazas fuera de su territorio, en altamar: "Preparedness for naval war –preparedness against naval attack and for naval offence– is preparedness for anything that is likely to occur"[31]. Mahan se encargó de formar una nueva conciencia estratégica relacionada con las posibilidades de la guerra naval.[32]

Las concepciones de Mahan encontraron eco en el impetuoso e inteligente político Theodore Roosevelt, quien compartía las mismas ideas y aspiraciones sobre la importancia que su país se convirtiera en una potencia marítima mundial a través de un programa de construcciones navales –que luego implantaría durante su gobierno–, que llevarían a la Armada estadounidense a ser una de las primeras potencias a inicios del siglo XX.[33] En efecto, para 1916,

ocuparía el segundo lugar, por debajo de Gran Bretaña.[34]

Roosevelt –quien fuera una de las mentes brillantes de su época– logró entender la posición y el rol de la Fuerza naval dentro de la importancia del poder militar en el espectro de las relaciones internacionales. En efecto, la propuesta del agresivo e impetuoso estratega sobre la política exterior de su país se fundamentaba en la modernización de su Armada. Sus escritos promovieron una agresiva política naval capaz de hacer frente a los cada vez más competitivos imperios europeos que buscaban la globalización de su comercio marítimo.[35] Esta expansión era una amenaza potencial a los principios de la *Doctrina Monroe*.[36] El resultado fue el incremento de las Unidades a flote, la innovación tecnológica, así como la logística terrestre necesaria para su sostenimiento.[37] El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;[38] por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental. En efecto, la asignación presupuestaria a la Armada aumentó de 22 millones en 1890 a 139 millones en 1914, convirtiéndola en la tercera del mundo.[39]

"El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;38 por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental"

Para esto, la interpretación activa-coercitiva de Roosevelt a la *Doctrina Monroe* le dio el sustento ideológico para convencer a los políticos de su tiempo de que ninguna nación podría sostener su lugar en el mundo si no contase con un eficiente brazo armado,[40] especialmente el naval.

Sin embargo, su plan de construcción naval no encontró inmediato eco en todos los sectores de la alta Administración Pública. Entre los que se opusieron al entonces Asistente del Secretario de Marina se encontraron su propio jefe –John D. Long, quien era de la idea de mantener el concepto de Fuerza naval defensiva costera; por ende, de pequeños y baratos buques– y el presidente William McKinley, quien se mostró sin entusiasmo ante las propuestas de despliegue operacional de las Unidades navales ante la amenaza de conflicto con España.[41]

Fue este conflicto el que demostró la vehemencia y conocimiento en los temas de estrategia naval del joven Roosevelt, pues a pesar del eficiente –aunque no autorizado por el Presidente– despliegue de Fuerzas navales[42] tanto a las Filipinas como a Cuba, tuvo que renunciar a su cargo en mayo de 1898, asumiendo el puesto de Segundo Comandante del 1er. Regimiento Voluntario de los Estados Unidos –los *"Rough Riders"*– en Cuba, donde obtuvo el grado de Coronel y la fama de héroe nacional.[43] Esta imagen y el oportunismo político de McKinley le valieron ser convocado a la vicepresidencia de los Estados Unidos. Un año después asumiría, a los 41 años de edad, la primera administración nacional. Las consecuencias de la guerra contra España de 1898 fueron fundamentales para Estados Unidos, pues significó el control del mar y la extensión de su perímetro marítimo de seguridad, cambiando su posición como actor influyente en el mundo[44]. Este hecho fue destacado en un trabajo del alumno naval Enrique Labarthe, articulista de la flamante *Revista de Marina*, quien sostuvo que a pesar que la "Marina americana es de fecha muy reciente [...] los éxitos obtenidos sobre adversarios mal preparados embriagan á [sic] la Gran República"[45].



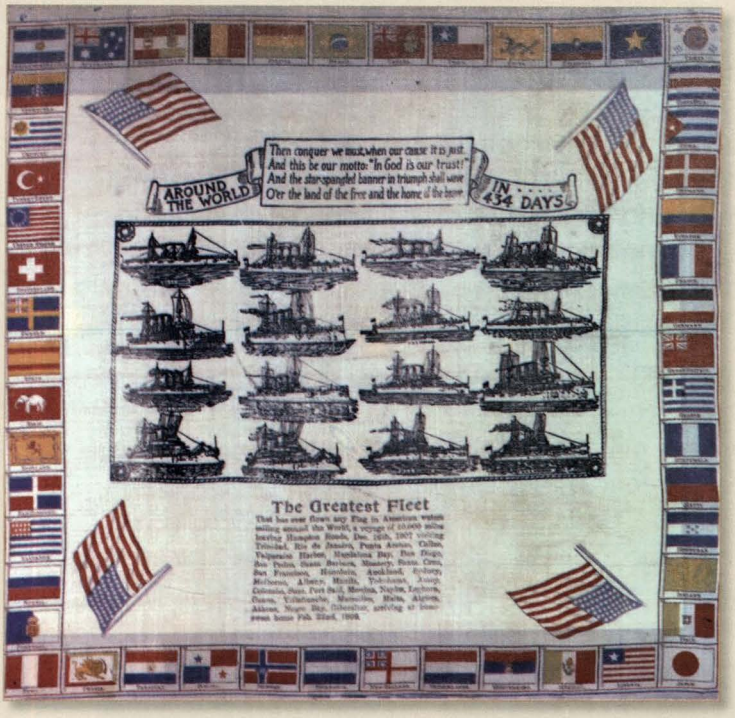
Battle of Manila Bay, 1 May 1898. U.S. Naval History & Heritage Command Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/man-bay1.htm

Como Presidente tuvo la oportunidad de dirigir la política exterior de una manera activa y combativa. Su fundamento principal fue la protección del continente americano de las fuerzas foráneas que ansiaban establecerse en zonas de América. Estas potencias europeas criticaban la interpretación expansiva de la *Doctrina Monroe*, no creyendo en los "alardes" de "Teddie". Para esto, Roosevelt tuvo que demostrar a sus ciudadanos que si deseaban que la política funcionase, necesitaban contar con una fuerza de combate creíble y convincente ante los Imperios europeos[46].

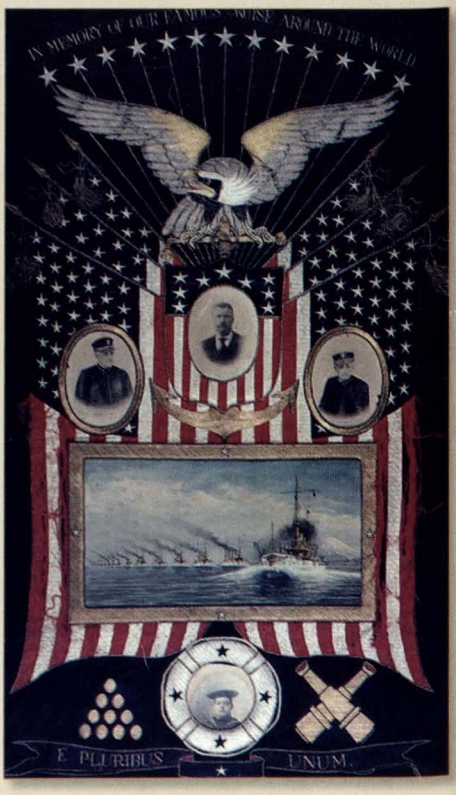
La crisis de Venezuela de 1902-1903 fue el momento preciso para demostrar a las incrédulas grandes potencias que Estados Unidos no alardeaba de la efectividad de la *Doctrina Monroe* y del potencial de su Armada, sino, más bien, que tenía la capacidad real y efectiva de evitar injerencias transatlánticas en territorio continental americano.[47] La revolución de Panamá en 1903,[48] el incidente en Marruecos y las negociaciones de paz entre Japón[49] y Rusia en el Portsmouth Navy Yard, en New Hampshire, en el cual la Armada de los Estados Unidos jugó un rol preponderante como herramienta de la creciente diplomacia *"speak softly"*, demostró la evolución del pensamiento diplomático de Roosevelt, entendiendo los límites del uso del poder militar.[50] En efecto, estos asuntos internacionales de comienzo del siglo XX hicieron entender a los Estados Unidos que el contar con una organización militar que diese preponderancia al poder naval, era el curso más estratégicamente viable para su país.[51] Por otro lado, le mostraron a los imperios de Europa que no podrían ingresar a los dominios americanos de los Estados Unidos.[52]

Un año más tarde, Theodore Rooseveelt revisó y amplió los alcances de la *Doctrina Monroe*, declarando que sú país asumía la responsabilidad de resguardar el hemisferio contra intentos de intervención europea,[53] convirtiéndose así en el "protector" de sus débiles vecinos latinos. Estos tuvieron el temor que la situación política internacional habría dado paso al relevo de potencia imperialista: de Europa hacia América. La visita de "buena voluntad" del Secretario de Estado Elihu Root, en 1906, quiso aclarar que Estados Unidos solo buscaba hacer respetar la independencia y libertad de las repúblicas latinoamericanas:

> "Roosevelt viewed the United States as a protector an intermediary between the smaller, weaker neighbors to the south and the larger, stronger powers of Europe. The fact that the United States now had a fleet capable of upholding these responsibilities reassured South American leaders that they could put to rest their enduring fears of colonial reconquest by European powers"[54].



World Cruise of the "Great White Fleet", 1907-1909.
Souvenir scarf, depicting sixteen battleships of the fleet, and the flags of the World's nations, and listing the port's visited during the cruise. The battleships shown are: (top row, left to right) -- Vermont, Minnesota, Kansas and Connecticut; (upper middle row, left to right) -- Rhode Island, New Jersey, Nebraska and Georgia;(lower middle row, left to right) -- Missouri, Ohio, Virginia and Louisiana;(bottom row, left to right) -- Kentucky, Kearsarge, Illinois and Wisconsin. Donation of Mr. and Mrs. James C. Devlin, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm



Embroidered silk souvenir of the Great White Fleet's 1907-1909 cruise around the World
Probably purchased while the Fleet was visiting the Far East in 1908. Across its center are portraits of (from left to right) Rear Admiral Charles S. Sperry, who took command of the Fleet after it arrived on the U.S. West Coast; President Theodore Roosevelt; and Rear Admiral Robley D. Evans, who commanded the Fleet during its voyage from Virginia to California. Also featured is a depiction of the Fleet steaming in column and a photograph of an unidentified Sailor.
Donation of Mrs. C.G. O'Fiel, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph
http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm

Augusto Leguía entendió este mensaje durante el *Oncenio*, habiendo esperado el término de la Primera Guerra Mundial como prueba palpable de la supremacía estadounidense en el nuevo orden mundial. En efecto, el Presidente peruano llegó a sostener, en 1923, y ante la presencia de los miembros de la Misión Naval estadounidense, que Estados Unidos:

> "Dotado de una estupenda fuerza material, solo la utiliza para impulsar su progreso interno, cultural y económico para ponerla desinteresadamente al servicio de los intereses permanentes de la Humanidad [...], que más bien, todos los pueblos del orbe deben congratularse del encumbramiento de un país que solo persigue el imperialismo del derecho y que siendo hoy el celoso guardián de la autonomía del continente, el árbitro moral de los más graves conflictos internacionales, solo puede infundir sospechas o perjudicar a los pueblos que se debaten en sus egoísmos o en sus remordimientos"[55].

Por su parte, y a mediados de la década del veinte, el Capitán de Corbeta Alfredo Bazo sostuvo en un artículo publicado en la *Revista de Marina* que:

> "En sus manos [de los Estados Unidos] se encuentran nuestros mercados y corporaciones explotan nuestras riquezas mineras, pagando a los gobiernos reducidísimos impuestos. La influencia de sus representantes diplomáticos es omnipotente y nada adelantaría con tomar de hecho los gobiernos. Bien claro se ve pues cuál es el camino que conviene seguir a los países latinoamericanos si quieren conservar la vida independiente"[56].

El "mar" de funcionarios públicos del país del norte que arribaron al Perú, en especial los de la Misión Naval, son prueba que los pilares puestos por Theodore Roosevelt –en palabras de Leguía el "genuino representante de las virtudes de sus compatriotas"[57]– dieron resultado. En efecto, en 1927, Leguía ordenó a la Cancillería peruana rendir un homenaje a la memoria de James Monroe, sosteniendo que

> "[Su] salvadora doctrina protegió, al principio, la independencia de las naciones americanas y se ha convertido, después, en el precepto moral que orienta la civilización de todo un continente por rumbos de unificación, de originalidad, de respeto a las libertades, contradiciendo la propaganda de los que confunden la misión civilizadora y justiciera de la nación norteamericana con una política de imperialismo vulgar"[58].

Sin embargo, es necesario aclarar que esta justificación imperialista-expansionista ya había sido sustentada por el historiador Frederick Jackson Turner, quien

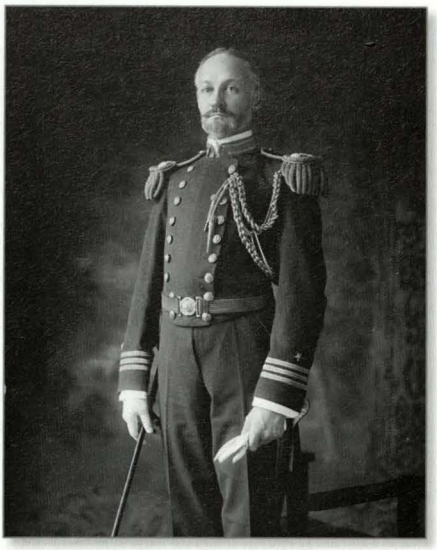
durante la última década del siglo XIX e inicios del XX expuso la necesidad de la continuación de la existencia de una frontera territorial que actúe como *válvula de escape* a los problemas sociales internos. Para Turner, esta frontera mantenía viva el espíritu aventurero y pionero del pueblo estadounidense, y sin esta, "los Estados Unidos ya no serían la tierra de oportunidades ni el crisol de individuos fuertes y libres"[59].

La tesis de Turner sobre el caos social por falta de la "válvula de escape" que representaba la frontera por conquistar, se confirmó con la depresión económica de 1893.[60] La solución a esta grave situación tenía que ser encontrada fuera de los límites físicos del territorio donde las fronteras abundaban.[61] En otras palabras, tenía que "abarca[r] todo el resto del mundo"[62]. De esta forma, los intereses económicos de los Estados Unidos sobrepasaron los valores filosóficos de la República, estimulando el acceso a nuevos mercados a través del comercio marítimo[63]. En efecto, el país estaba logrando tal grado de industrialización,[64] que las manufacturas estadounidenses, previendo una saturación del mercado interno, buscaron expandirse hacia el exterior.[65] Ante esta situación, los líderes entendieron la importancia de reactivar la Marina Mercante, así como contar con una poderosa Armada capaz de protegerla en el comercio externo:[66]



USS Maine (1895-1898) NHHC Collection
http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/maineskg.htm

> "It seems demostrable, therefore, that as commerce is the engrossing and predominant interest of the world to-day, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instruments for the maintenance of policy directed upon these objects is the Navy of the several States"[67].



Admiral William Sims.
http://www.old-picture.com/american-legacy/005/Admiral-William-Sims.htm

Puede apreciarse una línea de relación expansionista en los discursos de Turner-Mahan-Roosevelt, en el sentido de que "la Guerra contra España fue la continuación de la conquista del oeste"[68]. Interés seguido por varios inversionistas que veían riquezas más allá de sus fronteras, como en el Asia y en América del Sur.[69] Así, estos, junto a quienes se aprovecharon de la Guerra para revivir los sentimientos románticos, pioneros y aventureros de la sociedad estadounidense –el *New York World* (Joseph Pulitzer) y el *New York Journal* (William Randolph Hearst)– con fines comerciales; fertilizaron las ideas sociales darwinistas[70] difundidas por John Fiske y Josiah Strong de pertenecer a una raza superior llamada a la conquista del mundo.

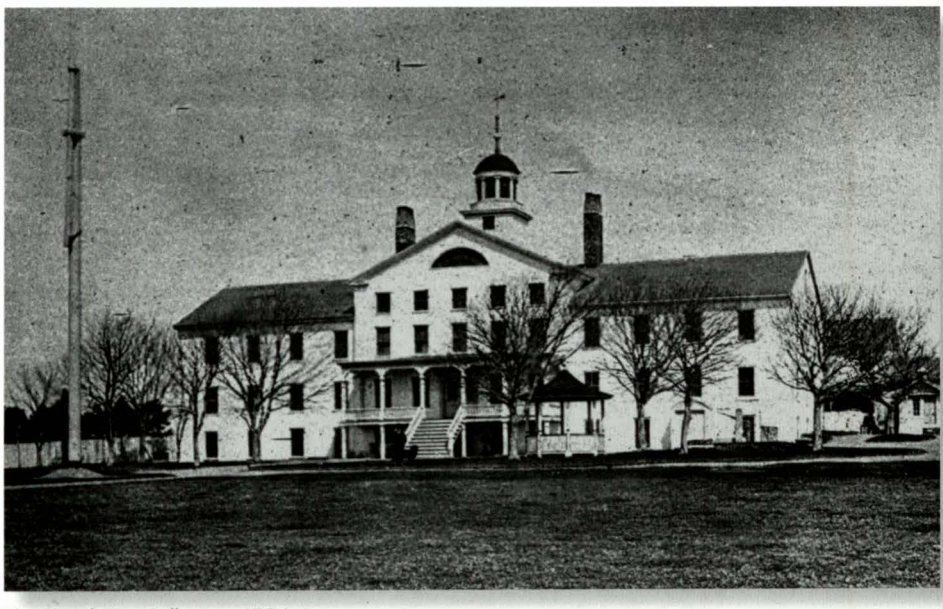
La decisión del presidente McKlinley de quedarse con los territorios conquistados, bajo el argumento de cristianizarlos y llevarles el desarrollo occidental, por considerarlos bárbaros, se asemeja claramente a los argumentos utilizados por los conquistadores del joven imperio español del siglo XVI cuando arribaron a América.[71]

Para afianzar y dar continuidad a esta política expansiva imperialista, Roosevelt comprendió que requería del uso de modernos buques con gran capacidad de fuego. Para esto, empeñó a los jóvenes oficiales a que presentasen propuestas innovadoras que rompiesen con los antiguos moldes y doctrinas de la mayoría de oficiales del Alto Mando.[72] El entonces Capitán de Fragata –luego Almirante– William Sims fue la voz detrás del agente del cambio en que se

convirtió el Presidente Republicano, incluso "atreviéndose" a ir contra la propuesta multicalibre de Alfred T. Mahan, sugiriendo la construcción de buques con gran capacidad de fuego de alto calibre. En efecto, Roosevelt apoyó la propuesta del joven Sims, pronunciándola en su mensaje de fin de año (1904) ante el Congreso, sosteniendo que "the main reliance, the main standby, in any navy worthy of the name must be the great battleships, heavily armored and heavily gunned[73].

Los audaces proyectos de lanzar y recuperar aeronaves desde buques en el mar[74] –los antecedentes directos del portaaviones–, el impulso al arma submarina como a la construcción de botes torpederos fueron duramente combatidos por los antiguos oficiales de Marina, que no se atrevieron a innovar en el desarrollo y tecnología naval. Puede verse que Roosevelt y otros como él, entendieron que aquellas naciones con el poder industrial, la capacidad de innovar e inventar, de desarrollar tecnología, así como de utilizar eficientemente sus fuentes de energía, serían las que dominarían dentro del ya precario orden internacional.[75]

Las ideas y auspicios de Roosevelt, desde el inicio de su carrera política en 1897, lograron vencer aquella resistencia doctrinal y burocrática, modificando la estrategia y la táctica de la guerra naval[76], convirtiendo a la Armada de los Estados Unidos en un moderno agente innovador y paradigmático en la construcción naval, así como en un actor clave en la diplomacia de su país. En otras palabras,



The Naval War College c. 1884
http://navalwarcollegemuseum.blogspot.com/2012_06_01_archive.html

el vigoroso desarrollo de la Armada estadounidense no respondió, estrictamente, a un concepto militar ofensivo, sino, más bien, como una garantía para obtener la paz,[77] a su manera. Por otro lado, se reconocía el papel preponderante que el Poder Naval tendría en las contiendas relacionadas con la competencia comercial en un mundo de creciente y rápida globalización.[78]

"Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo."

Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. En Annapolis y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes aprendían las teorías de los principales estrategas de su época, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el poderío del mar. La estrategia naval estuvo dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas; entre más grandes eran estas, mejor.

Esta era la Marina que el presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa, acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia.[79]

Referencias

1. Este artículo lo dedico al recuerdo de mi maestro y motivador, padre Jeffrey Klaiber Lockwood, S.J., Director de la Maestría en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, fallecido el martes 4 de marzo de 2014
2. (Hendrix, 2009: 8)
3. (Hendrix, 2009: XVI).

4. (Potter & Adams, 1981: 157) (Kennedy, 1989: 247).
5. *Following the Civil War, U.S. technological advancement slowed once again* (Hendrix, 2009: 133). (Hayes & Hattendorf, 1975: 2).
6. (Kennedy, 1989: 195).
7. (Potter & Adams, 1981: 155).
8. (Baer 1993: 9).
9. Durante el artículo se nombrará de forma indistinta, Armada como Marina de Guerra.
10. Incluso en 1891, el Comandante del USS "Yorktown", el futuro Almirante de la "Gran Flota Blanca" Robley Evans, tuvo un incidente que casi llevó a la guerra a su país con Chile. La solución diplomática que propuso el presidente de los Estados Unidos, Benjamin Harrison, pudo haberse debido a la superioridad naval de la Armada de Chile en aquellos años (Hendrix, 2009: 134 y 157). Sobre la vida de Evans, leáse: Misiego, 1908.
11. (Till, 1989: 17-24).
12. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 4) (Till, 1989: 17).
13. (Potter & Adams, 1981: 187).
14. (Palacios Rodríguez, 2000: 13).
15. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 8).
16. Luce propuso la selecta formación superior de los oficiales de la Armada, una educación que fuera más allá de la recibida en la Academia Naval. El resultado fue la creación del Colegio de Guerra Naval, donde el arte de la Guerra sería instruido a un selecto grupo de oficiales (Potter & Adams, 1981: 161) (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 17-19).
17. Sin embargo, se debe aclarar que no fueron los primeros en proponer el cambio en la expansión comercial de los Estados Unidos: "La modificación de la política naval era casi con certeza debida a cambios en la situación nacional más que a los argumentos de Mahan. Él fue quien reconoció y mencionó esos cambios, pero no puede atribuírsele el mérito de haberlos iniciado" (Till, 1989: 46).
18. 18 (Klaiber S.J., 2001: 61).
19. (Baer, 1993: 11).
20. (Kennedy, 1989: 248). Con la adquisición, en dicha contienda, de las Filipinas, Guam y la anexión de Hawai, los Estados Unidos se convirtió en un imperio con posesiones de ultramar –debo esta apreciación al Capitán de Navío Kurt Bottger Garfias–.
21. (Kennedy, 1989: 195).
22. (Palacios Rodríguez, 2000: 14).
23. Para algunos autores, Mahan no brilló por su concepción estratégica, ni como historiador, sino como actor histórico en un momento donde la coyuntura le dio la oportunidad de alcanzar la fama e influir a causa de esta; no al revés. Sus ideas expuestas no fueron novedosas, pero no llegaron a oídos sordos, sino, más bien, a gobernantes dispuestos a usar su tesis como argumento para la nueva expansión territorial fuera de sus dominios fronterizos (Symonds, 1989: 45-50).
24. También tuvo detractores que dudaron de su capacidad de análisis estratégico (Hunt, 1984: 87-90).
25. (Hayes & Hattendorf, 1975).
26. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 11-37).
27. (Baer, 1993: 10). Este pensamiento se asemeja de cierto modo al del inglés Sir Walter Raleigh, quien sostuvo en el siglo XVI que "una fuerza en el mar tendría mucha mayor flexibilidad y movilidad [que un ejército en tierra], y fácilmente podría eludir al enemigo en la costa (Till, 1989: 37).

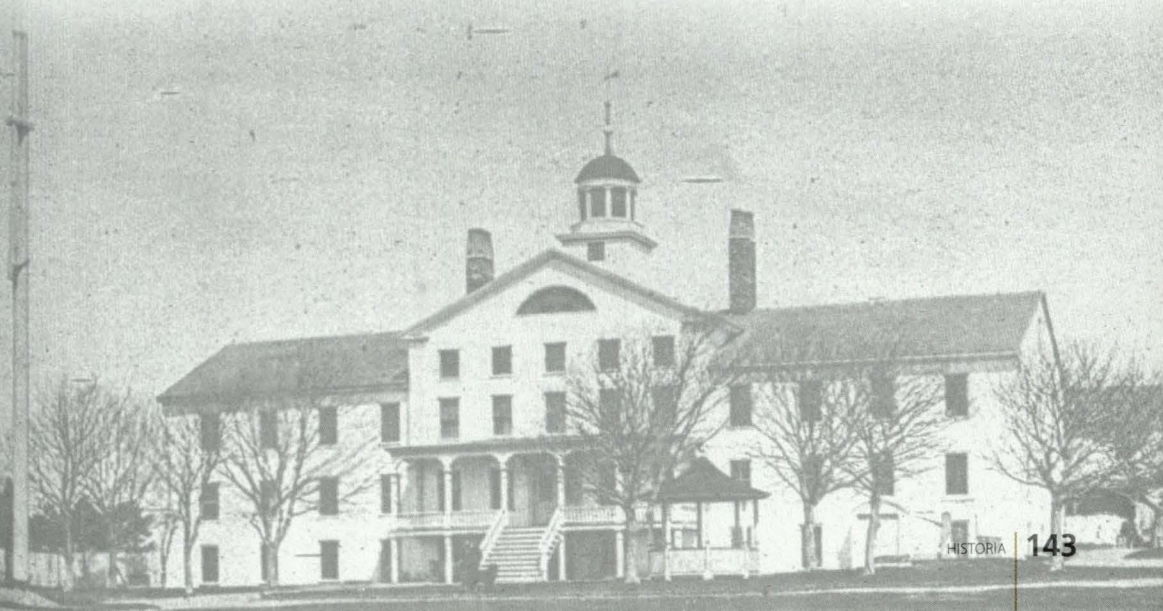
28. (Hendrix, 2009: 8).
29. "[...] mencionaremos las clases de buques auxiliares de la escuadra americana, donde estos servicios son objeto de especial atención, por el hecho de que los EE. UU. no poseen bases navales en número suficiente" (Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc., 1917: 463).
30. (Klaiber S.J., 2001: 63).
31. Alfred Thayer Mahan, "Preparedness for Naval War", en *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Boston, MA: Little, Brown, and Company, 1897), p. 94; en Benjamin F. Armstrong, *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern era* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013), p. 6.
32. (Baer, 1993: 17) (Ortiz Sotelo, 2013: 57).
33. (Hendrix, 2009: XVI).
34. (Baer, 1993: 11).
35. (Kennedy, 1989: 247).
36. (Baer, 1993: 12).
37. "[...] Mahanians wanted to turn the Navy into an offensive force, to establish a fleet of battleships at full strength in peacetime, to turn the United States into a world-class naval power." (Baer, 1993: 11).
38. (Hendrix, 2009: 7).
39. (Kennedy, 1989: 247).
40. (Hendrix, 2009: 11-15).
41. (Hendrix, 2009: 16).
42. "By the eve of the Spanish-American War, the United States had acquired a fleet that, though far from being the world's most powerful, was eminently respectable: 4 first-class battleships, 2 second-class battleships, 2 armored cruisers, 10 protected cruisers, and a considerable number of gunboats, monitor, and torpedo boats" (Potter & Adams, 1981: 160).
43. (Hendrix, 2009: 23).
44. (Baer, 1993: 27-28).
45. (Labarthe, 1907: 213).
46. (Baer, 1993: 45) (Hendrix, 2009: 30).
47. (Hendrix, 2009: capítulo tres).
48. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42).
49. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42). (Hendrix, 2009: 103 y 131).
50. (Hendrix, 2009: 103 y 131).
51. (Armstrong, 2013: 6).
52. (Kennedy, 1989: 246).
53. (Hendrix, 2009: 158).
54. (Hendrix, 2009: 158).
55. (Crónica Nacional, 1923: 795-796).
56. (Bazo, 1925: 229).
57. (Crónica Nacional, 1923: 794).
58. (Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía, 1927: 7).
59. (Klaiber S.J., 2001: 62).

60. Ya los territorios inexplorados del oeste habían sido colonizados.
61. "[...] there was a growing desire to develop overseas markets for domestic products, a situation often historically accompanied by the development of a strong navy" (Hendrix, 2009: 133). "After all, the chief business of the American people is 62
62. (Klaiber S.J., 2001: 63).
63. (Hendrix, 2009: 166).
64. (Kennedy, 1989: 200-202).
65. (Kennedy, 1989: 244-246).
66. (Potter & Adams, 1981: 159)
67. Alfred Thayer Mahan, "The Principles of Naval Administration" in *Naval Administration and Warfare: Some General Principles* (Boston, MA: Little, Brown, And Company, 1918), p. 349; en Benjamin F. Armstrong, "21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era" (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press), p. 49.
68. (Klaiber S.J., 2001: 65-66).
69. Años más tarde, la coyuntura posterior a la Gran Guerra haría decir al presidente Calvin Coolidge que: "Lo esencial para Estados Unidos son los negocios", y que buena parte de ellos se darían en el exterior (Clayton L., 2002: 285).
70. (Kennedy, 1989: 246).
71. (Klaiber S.J., 2001: 69).
72. (Kuehn, 2008: 9) (Hendrix, 2009: 148).
73. (Hendrix, 2009: 143).
74. En 1911, Glenn H. Curtis fabricó el primer aeroplano. En 1912, la Armada de los Estados Unidos estableció su primera unidad de aviación naval en Annapolis, Maryland (Potter & Adams, 1981: 196).
75. (Kennedy, 1989: 196-198).
76. (Hendrix, 2009: 151-153).
77. (Hendrix, 2009: 168).
78. (Armstrong, 2013: 42).
79. (Masterson, 1987-1990: 132-133).

Bibliografía

- Armstrong, B. (2013). *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Baer, G. (1993). *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power.* Standford University Press.
- Bazo, A. (marzo-abril de 1925). El Perú y la próxima guerra. *Revista de Marina* (2), 218-234.
- Clayton, L. (2002). *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales.
- Coolidge, C. (17 de enero de 1925). *The American Presidency Project.* Recuperado el 8 de marzo de 2014, de http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=24180
- Crónica Nacional (noviembre-diciembre de 1923). *Revista de Marina* (6), 787-807.

- Hattendorf, J., Mitchell Simpson III, B., & Wadleigh, J. (1984). *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hayes, J., & Hattendorf, J. (1975). *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hendrix, H. (2009). *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy.The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Hunt, B. (Sep-Oct de 1984). The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century. *The Naval War College Review*, 86-107.
- Kennedy, P. (1989). *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* New York: Vintage Books.
- Klaiber S.J., J. (2001). En E. Hopkins Rodríguez (Ed.), *La ira y la quimera (Actas del Coloquio Internacional Centenario del 98. España y América)* (págs. 61-69). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial.
- Kuehn, J. (2008). *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Labarthe, E. (setiembre de 1907). Las Marina de los Estados Unidos y el Japón. *Revista de Marina* (6), 212-219.
- Masterson, D. (1987-1990). La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* (8-9), 127-136.
- *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía.* (1927). Lima: Imprenta Garcilazo.
- Misiego, J. (febrero de 1908). Contralmirante Robley Evans. *Revista de Marina* (11), 416-418.
- Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc. (setiembre-octubre de 1917). *Revista de Marina* (5), 460-463. Ortiz Sotelo, J. (2013). Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina* (3), 49-63.
- Palacios Rodríguez, R. (2000). *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930).* Lima: Universidad de Lima / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú / Fondo de Cultura Económica.
- Potter, E. B., & Adams, H. H. (1981). *Sea Power: A Naval History.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Symonds, C. (1989). Alfred Thayer Mahan. En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (págs. 45-50). Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.
- Till, G. (1989). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias 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 no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales n
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Se conmemoró 150 años de presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía



Un 5 de enero de 1864, arribó a la ciudad de Iquitos la primera Flotilla Fluvial de la Amazonía, compuesta por los vapores "Morona" y "Pastaza", los exploradores de vapor "Napo" y "Putumayo", acompañados por la fragata "Arica", el bergantín "Próspero" y la goleta "Teresa", transportando desde Europa al dique flotante desarmado y las maquinarias y materiales necesarios para el Apostadero y la Factoría Naval, dando inicio a una continua y ardua labor que la Marina de Guerra del Perú viene cumpliendo, garantizando la soberanía y el desarrollo de la región oriente del Perú.

Por todo ello, y en medio de un ambiente de júbilo y reconocimiento a tan destacada fecha, la ciudad de Iquitos celebró el 4 y 5 de enero de este año el 150 Aniversario de la llegada de la Marina de Guerra del Perú a la Amazonía y Fundación del Puerto Fluvial de Iquitos.

El día central se inició con la salva de 21 cañonazos del BAP "Clavero", saludando a la ciudad de Iquitos desde el río Itaya. Posteriormente, en la iglesia matriz de la ciudad de Iquitos, se ofreció la Misa Te Deum de acción de gracias y bendición por la labor que realiza el personal de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía.

Seguidamente, en la Plaza 28 de Julio, considerada como la más grande de la ciudad de Iquitos y la segunda en importancia después de la Plaza de Arma de Iquitos, se realizó el izamiento del Pabellón Nacional y desfile cívico-militar, que contó con la participación de la Compañía Histórica de Infantería de Marina "Juan Fanning", cuyos integrantes con sincronizadas evoluciones se ganaron el aplauso de todos los asistentes y de la población iquiteña.

Posteriormente, en el auditorio del Colegio "San Agustín" se realizó la Sesión Solemne que ofreció el Municipio Provincial de Maynas. En el transcurso de

la reunión se dio lectura de la Ley que detalla la fundación de la ciudad de Iquitos como Puerto Fluvial. Asimismo, el historiador Luis Alejandro Tafur Rengifo ofreció un recuento histórico de los primeros habitantes y pobladores de esa zona amazónica. Durante la sesión, se impuso la Medalla Cívica de la Ciudad de Iquitos a la Bandera de Guerra de la V Zona Naval.

Cabe destacar que durante la década de 1850, fue la visión geopolítica del Presidente Mariscal Don Ramón Castilla, la que permitió la creación de la Comandancia General Marítima Militar de Loreto,y a partir de 1864, se impulsó el comercio en toda la región y se inició un programa de expediciones científicas para el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de toda la gran red fluvial amazónica, afirmándose la presencia y soberanía nacional en las regiones más remotas.

Finalmente, se realizó una Revista Naval de las Unidades fluviales en la que participó el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire, en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri; el Presidente del Gobierno Regional de Loreto, Lic. Iván Vásquez Valera; la Alcaldesa de la Municipalidad Provincial de Maynas, arquitecta Adela Jiménez Mera; el Obispo Vicario Apostólico de Iquitos, Monseñor Miguel Olaortúa Laspra, entre otros.

La Marina de Guerra del Perú reafirmó el compromiso institucional de seguir trabajando de manera eficiente, profesional y leal, mostrando en todo momento la imagen de la Armada del Perú como Institución orgullosa de su pasado, comprometida con su presente y optimista de su futuro, con la firme convicción de trabajar para salvaguardar los intereses de la Nación.

Comandante de la Real Marina Holandesa visitó el Perú

Como parte de las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Real Marina Holandesa, arribó al Perú en visita protocolar, del 24 al 29 de enero, una delegación de oficiales holandeses liderada por el Comandante de la Real Marina Holandesa, Vicealmirante Matthieu M.J.M. Borsboom.

Entre sus actividades programadas, la delegación holandesa visitó las instalaciones de la Cuarta Zona Naval, en Pucallpa. A su retorno a Lima, el 27 de enero, el

Vicealmirante Matthieu M.J.M. Borsboom presentó su saludo protocolar al Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freyre, quien lo recibió en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.



En otro momento, se proyectó una exposición titulada "Marina de Guerra del Perú", con la presencia de los Vicealmirantes y Contralmirantes nombrados en comisión.

Posteriormente, la comitiva holandesa se dirigió al Ministerio de Defensa, donde fueron recibidos por su titular, Dr. Pablo Cateriano Bellido, a quien le presentaron su saludo protocolar.

Presidente Ollanta Humala Tasso develó óleo en honor al Gran Almirante Miguel Grau Seminario



En la Comandancia General de la Marina, se develó un cuadro en honor al Gran Almirante "Miguel Grau Seminario", acto que fue presidido por el Mandatario de la Nación, Ollanta Humala Tasso, quien estuvo acompañado del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, quien, durante su discurso, agradeció la deferencia del Presidente de la República al presidir la significativa ceremonia, que tiene un contexto histórico y cultural.

Recordó que "el Almirante Miguel Grau Seminario encarna los más sublimes valores humanos, así como los del insigne héroe, político, esposo y patriota, siendo honrado por nuestros conciudadanos como el 'Peruano el Milenio' y que a partir de hoy, se perennizará su óleo retrato en el salón que honra su nombre".

Al referirse al cuadro, lo describió como una obra que "ha logrado plasmar en impecables detalles, al imprimirle el rostro y el alma a nuestro Almirante Grau, basándose para ello, el artista, en una fotografía original del siglo XIX, dejando como tinta indeleble expresiones marineras que realzan la naturaleza del hombre de mar". Asimismo, indicó que "esta pintura nos hace recordar que el alma de nuestro héroe no nace ni muere en Angamos, sino que está presente hoy en este recinto, amalgamada con el orgullo de todo peruano y que continuará por los siglos sucesivos guiando a las futuras generaciones de marinos y peruanos por la senda de una vida noble, íntegra y digna".

Finalmente, la máxima autoridad naval culminó sus palabras con el agradecimiento al Presidente del Instituto de Cultura Política, doctor Héctor José Bellido Sánchez, por haber tenido a bien donar esta hermosa obra cuya develación nos motiva a rememorar las lecciones que forman parte de nuestro patrimonio cultural e histórico".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, manifestó que "actos como este, no solo ayudan a mantener viva la imagen y el valor histórico del Almirante Miguel Grau, sino que fortalecen nuestra identidad como Nación, comprometiéndonos a continuar sirviendo al país a la luz del ejemplo de nuestro gran héroe".

Al referirse a la obra manifestó que "este cuadro contribuye a difundir entre estas y las generaciones venideras, el valioso ejemplo del 'Peruano del Milenio'".

La ceremonia finalizó con la develación del cuadro del "Caballero de los Mares", por parte del Presidente Ollanta Humala Tasso y del titular de Defensa, Pedro Cateriano Bellido.

Acuerdos de cooperación mutua trataron Ministros de Perú y Panamá

Importantes temas del ámbito de la Seguridad y Defensa, así como evaluar acuerdos con Perú para la construcción de embarcaciones fluviales, a cargo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), fueron los puntos más resaltantes que trataron el 13 de febrero el Ministro de Seguridad Pública de la República

de Panamá, José Mulino Quintero; el Ministro de Defensa, Doctor Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.



Durante la cita realizada en el Cuartel General del Ejército, en San Borja, el titular de Defensa del Perú recordó los beneficios que han obtenido ambos países a través de los servicios que presta el SIMA. En ese sentido, el Ministro José Mulino planteó que mediante un mecanismo de Gobierno a Gobierno, Panamá pueda otorgar en concesión al Perú un área para el desarrollo de la industria naval en ese país.

Tras la reunión, el Ministro Pedro Cateriano, acompañado de la máxima autoridad naval del Perú, otorgó al ilustre visitante la condecoración "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Gran Cruz – Distintivo Blanco, como reconocimiento de la Marina de Guerra del Perú a su colaboración en el reforzamiento de las relaciones bilaterales.

Participaron en la trascendental reunión integrantes del cuerpo diplomático de las Repúblicas de Panamá y Perú, Viceministros de Estado en los Despachos de Defensa y Relaciones Exteriores, Almirantes y Generales de los Institutos Armados, funcionarios del Ministerio de Defensa y del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, entre otros distinguidos invitados.

Buque oceanográfico francés abre sus puertas a oficiales peruanos

Coincidiendo con el proyecto que tiene nuestro país de adquirir un nuevo buque con capacidades polares para investigaciones en el Mar de Grau y la Antártida, el 22 de febrero arribó al muelle uno del APM Terminals, en el Callao, la unidad oceanográfica francesa "L'Atalante", la misma que ha venido desarrollando importantes trabajos con el Instituto del Mar del Perú (IMARPE).

Precisamente, el 25 de febrero la unidad civil perteneciente al Ministerio de la Investigación del Estado francés, abrió sus puertas para que una delegación

de oficiales peruanos, al mando del Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Contralmirante Hugo Verán Moreno, conociera los compartimientos de esta gran unidad de 85 metros de largo, así como intercambiar experiencias profesionales con la tripulación francesa.



Generación eléctrica, intranet, sistema de pesaje exacto, laboratorios con distintas especialidades, hélices capaces de mover la nave como y hacia donde se requiera, así como un poderoso timón, son solo algunos de los equipamientos que asombraron a los visitantes. El Comandante Moimeaux Philippe contó con lujo de detalles las capacidades de los equipos: tomar muestras de roca, bajar varios metros bajo el fondo del lecho marino, sacar muestras de sedimento, medir la velocidad de las corrientes con precisión exacta, determinar el relieve del fondo del mar, medir las temperaturas del agua, entre otros.

La unidad francesa cuenta, asimismo, con un submarino a bordo, el "Nautile", que tiene capacidad para tres personas a bordo. El L'Atalante tiene capacidad máxima para 60 tripulantes, entre oficiales y científicos.

Presentación de la III Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre"

Por tercer año consecutivo, la Marina de Guerra, en alianza con Telefónica del Perú, presentó la III Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", iniciativa que a nivel nacional y durante el año, inculcará a la población peruana los valores cívicos, morales y patrióticos que caracterizaron al Almirante Miguel Grau Seminario, buscando 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 realizada el 13 de marzo en el Instituto Superior Tecnológico Privado "Trentino Juan Pablo II", ubicado en el emblemático y pujante centro poblado de Manchay, en Pachacamac, fue relanzado el III Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", certamenque buscadistinguir a los ciudadanos que destaquen por vivir los valores de Honestidad, Lealtad y Dignidad.

La bienvenida al evento estuvo a cargo del padre José Chuquillanqui, líder social de Manchay y ganador del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" en la categoría Lealtad 2013, quien agradeció la presencia de las autoridades y la deferencia de elegir la localidad de Manchay como lugar de lanzamiento de la Cruzada. Precisó:

> "Manchay nació en las horas difíciles del terrorismo, cuando la gente dejaba Ayacucho, Huancavelica, Apurímac, Abancay, Andahuaylas, Junín, Concepción y las zonas que hoy son del VRAEM, buscando la paz y, que en medio de esas horas difíciles,este pueblo acogió a muchos pobladores que hoy la han convertido en una zona emergente".

Precisó además:

> "[...] este lanzamiento tiene un significado importante, pues valora el pundonor, esfuerzo, coraje y fortaleza de este pueblo; por ello, agradezco, a nombre de todos los pobladores, a la Marina de Guerra del Perú y a la empresa Telefónicapor haber escogido esta localidad para el lanzamiento de esta III Cruzada Nacional de Valores 'Somos Grau, Seámoslo Siempre'".

Como parte del programa, y con ayuda de un video, se dio a conocer el concepto central que en este año,en su tercera versión, la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre" continuará promocionando los valores del insigne "Caballero de los Mares", con el lema "Todos Somos Grau".

El presidente del Grupo Telefónica del Perú, Javier Manzanares Gutiérrez, resaltó la importancia de tan significativo evento que hoy nos congrega y nos llena de ilusión.

A su turno, el Director General del Personal de la Marina, Vicealmirante José Paredes Lora, en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, precisó que se siente orgulloso como peruano y marino de que este acto se realice en Manchay, y resaltó la noble labor del padre José Chuquillanqui, líder social y espiritual de la zona.

La ceremonia culminó con la entrega de los ejemplares del libro "Grau" en su edición escolar a los aproximadamente 800 jóvenes y niños que estuvieron presentes.

Culminó XXII Campaña Científica del Perú a la Antártida a bordo del B.I.C. "Humboldt"



Luego de haber cumplido 78 días de navegación y desarrollar exitosamente la labor encomendada en cumplimiento de los lineamientos establecidos en el marco de la política nacional antártica, retornó al Perú la XXII Campaña Científica del Perú a la Antártida, a bordo del Buque de Investigación Científica "Humboldt".

La ceremonia de bienvenida se realizóel 14 de marzo en el Muelle Marginal de la Base Naval del Callao, con la presencia del Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Científicos y Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Nicolás Roncagliolo Higueras; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo; familiares, hijos y amigos de los oficiales, tripulantes, científicos e investigadores que formaron parte de la expedición Antar XXII.

Tras la llegada de las autoridades se entonó el Himno Nacional del Perú y se rindieron honores al personal naval que ofrendó su vida en el cumplimento del deber. En seguida, el Jefe de la Expedición Científica, Capitán de Navío

Yerko Jara Schenone, solicitó permiso para dar por finalizada la expedición, informando que han cumplido la misión, solicitando la orden para el desembarco de la tripulación.

El Embajador Nicolás Roncagliolo dio la bienvenida a la tripulación, resaltando la importancia de los trabajos en la Antártida, precisando que en el "Continente Blanco" la ciencia busca las respuestas para comprender el origen de la vida, el cambio climático, los procesos de adaptación de los organismos en situaciones extremas, así como aquellos procesos océano-atmosféricos que, originados en la Antártida, tienen influencia a nivel global, así como en la productividad de nuestro mar y campo, por lo que están siendo sostenidamente investigados.

Es importante resaltar que la realización de la Expedición Antar XII es un trabajo conjunto con especialistas de la Dirección de Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores; el Ministro de Defensa, a través de la Marina de Guerra, Ejército y Fuerza Aérea; así como de los ministerios de: Producción, Ambiente, Energía y Minas, Agricultura, personal del Instituto del Mar del Perú - IMARPE, sumándose el aporte de la Pontificia Universidad Católica del Perú, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y la Asociación Peruana para la Conservación de la Naturaleza.

Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS – 2014



Del 4 al 7 de marzo, se llevó a cabo la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS – 2014, en el auditorio del Centro de Entrenamiento Táctico Naval.

El Contralmirante César Linares Roca, en representación del Comandante General de Operaciones del Pacífico, dio la bienvenida a los participantes de los países integrantes: EE.UU., Brasil, México, Panamá, Colombia, Chile, El Salvador, Belice, Honduras y República Dominicana.

Este ejercicio multinacional está compuesto por tres etapas. La primera es la Conferencia Inicial, que se realizó del 4 al 7 de marzo, donde se ejecutó una serie de conferencias y/o exposiciones; y se realizó el Memorándum de Entendimiento, el cual fue firmado por los representantes de los diferentes países participantes.

La segunda etapa es la Conferencia Final, que se efectuará en junio; y la tercera será la Ejecución, que se realizará en setiembre, a través de la cual se pretende elevar el nivel de entrenamiento y capacidad de las Unidades de las diferentes naciones, promover la interoperabilidad táctica, motivar la amistad duradera, confianza, profesionalismo y entendimiento que fomente la seguridad regional, y así cumplir el objetivo principal del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que es "prevenir y reprimir las amenazas y los actos de agresión contra cualquiera de los países de América".

Comandante de la 3ra. Flota de US Navy presentó saludo protocolar al Comandante General de la Marina

El 25 de marzo, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, recibió el saludo protocolar del Comandante de la 3ra. Flota de US Navy, Vicealmirante Kenneth Floyd.



En la reunión, que tuvo cita en el Salón "Huáscar" de la Comandancia General de la Marina, estuvieron presentes también el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo, y representantes del Grupo Consultivo de los Estados Unidos en Perú.

Este encuentro, tiene por finalidad consolidar las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra y la Armada de los EE.UU.; se llevó a cabo como parte de la agenda programada durante su visita en nuestro país.

Posteriormente, visitaron la Comandancia de la Fuerza de Submarinos y la Comandancia de la Fuerza de Superficie de la Marina en la Base Naval del Callao.

I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa congregó 16 delegaciones internacionales



Con gran expectativa se realizó el "I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa", evento que fue organizado por la Marina de Guerra del Perú y que reunió a exponentes, conferencistas y participantes de Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, Corea del Sur, México, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Perú.

La inauguración del evento internacional estuvo a cargo del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

El evento académico internacional, que se desarrolló en las instalaciones del Hotel Plaza del Bosque, el 27 y 28 de marzo, comenzó por ampliar el tema "Seguridad y Defensa Hemisférica", a cargo del Teniente General de las Fuerzas Armadas del Canadá, Guy Thibault, quien fue Vice Jefe de las Fuerzas Armadas de Canadá. Seguidamente se abordó el tema "El rol de la Organización del Tratado del Atlántico Norte - OTAN en el actual escenario mundial", a cargo del General de División (r) del Ejército de Tierra de España Benito Raggio, ex Director General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa de España, ex Asesor para Asuntos de Seguridad Hemisférica ante la OEA y la JID, y ex representante de España ante el Comité Militar de la OTAN.

Al siguiente día de exposiciones, se disertaron los temas "La Conferencia Naval del Pacífico Oeste y su contribución a la Seguridad Marítima en la Cuenca del Pacífico", a cargo del Contralmirante Choi Yang Sun de la Armada de Corea del Sur, seguido de "El rol de las Marinas en el presente entorno mundial y consideraciones para su dimensionamiento", a cargo del Doctor Milán Vego, catedrático e investigador principal del Naval War College de la Marina de los Estados Unidos de América, conferencista internacional y autor de numerosas publicaciones.

En el "I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa" participaron oficiales del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional, representantes de las universidades del Pacífico, Ricardo Palma, de Piura, de Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, San Marcos, Universidad Tecnológica del Perú, Cayetano Heredia, alumnos del Centro de Altos Estudios Nacionales, integrantes de la Academia Diplomática del Perú, de la Cancillería, agregados navales de Defensa, y público en general.

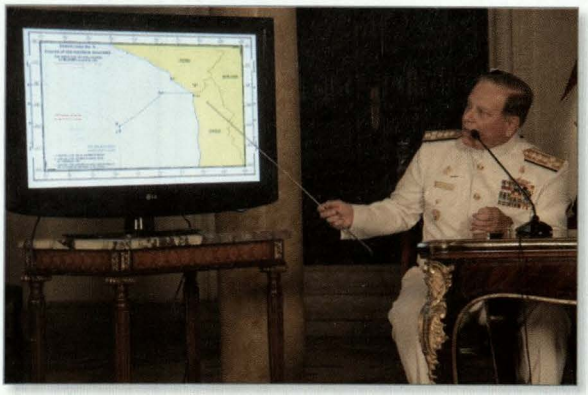
Es importante mencionar que la Escuela Superior de Guerra, desde el año 2011, está trabajando para ser convertida en una Escuela de Posgrado y certificar Maestrías en Política Marítima y en Estrategia Marítima.

Presentación de las coordenadas geográficas que definen la línea de frontera marítima con Chile



En Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, acompañado del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; la Ministra de Relaciones Exteriores, Eda Rivas, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, cerraron un capítulo en la historia del Perú al presentar la nueva cartografía de límites marítimos con Chile, tras el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, el pasado 27 de enero.

En la exposición de los límites determinados, como resultado de la labor de los equipos técnicos de ambos países, se destacó que se concluyó de manera rápida y eficaz, en comparación con otros procesos, tras fallos similares de la Corte de La Haya, que tardan incluso décadas, como reconoció el Jefe de Estado.



Al explicar el contenido de la delimitación marítima, el Almirante Tejada señaló que el trabajo técnico fijó en principio los puntos contribuyentes en la costa peruana y chilena. A continuación, los seis puntos que, conforme al fallo dado el 27 de enero, debían establecerse para formar la línea equidistante, y las coordenadas geográficas del punto de inicio de la frontera marítima y de los puntos denominados A, B y C.

Este trabajo de gabinete permitió definir con exactitud el área otorgada al Perú en sus nuevas aguas jurisdiccionales: 50.172,692 km^2 de mar. Ello quedó registrado en el acta de las coordenadas geográficas finales de la frontera marítima, documento suscrito por las cancillerías de ambas naciones.

El Presidente Humala agradeció al equipo que sostuvo la demanda y valoró el trabajo que cumplieron los sectores de Defensa y Relaciones Exteriores. "Se abre un nuevo capítulo con Chile lleno de oportunidades, para avanzar más lejos", señaló.



Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ernacionales noticias internacionales noticias int
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
ficias internacionales noticias internacionales
rnacionales noticias internacionales noticias internacio

CHILE

Mejora de las capacidades antisubmarinas de la Armada

De acuerdo con el portal Infodefensa.com, la Armada chilena recibió autorización en diciembre de 2013 para adquirir un sistema de sonar Tipo 2087 a la empresa Thales UK, subsidiaria británica del grupo Thales.[1] El 2087 es un sonar remolcado; esto quiere decir que los buques con él equipados lo arrastran a cierta distancia para que los ruidos propios de la embarcación no afecten su capacidad de escucha. A diferencia de los sistemas tradicionales de este tipo, el Tipo 2087 no solo opera de manera pasiva sino también activa baja frecuencia, con el fin de detectar a submarinos que empleen técnicas avanzadas de silenciamiento. Entre 2004 y 2013 fue instalado en ocho de las trece fragatas Tipo 23 de la Marina Real británica y se proyecta que a su retiro los equipos pasen a sus sucesoras del Tipo 26. Una versión de este sistema, bajo el nombre de CAPTAS 4, equipa las fragatas FREMM en proceso de entrar al servicio con las Marinas de Francia e Italia.



El sonar Tipo 2087instalado en la fragatabritánica HMS "Sutherland" del Tipo 23.Crédito:Thales.



La fragata chilena "Almirante Lynch" (FF 07) del Tipo 23. Crédito: US Navy.

En lo que a Chile respecta, este sería el segundo ejemplar en entrar en servicio, pues ya se había comprado uno en el 2011 para una de las tres fragatas Tipo 23 en servicio con la Armada. El tiempo transcurrido podría explicarse por la necesidad de realizar pruebas con el equipo para verificar su adecuación a las condiciones sonoras del Pacífico sudoriental, distintas de las del Atlántico norte. En cualquier caso, esta importante inversión debe entenderse en el contexto de un creciente interés de la Armada chilena por mejorar sus capacidades de detección de submarinos. En este marco también se pueden

incluir los dos aviones C-295ASW Persuader adquiridos en 2007 y entregados en 2011, los cuales se encuentran equipados con sonoboyas, detector de anomalías magnéticas, procesador acústico SPAS y sistema táctico FITS. Lo mismo puede decirse de la decisión de mantener en servicio al menos dos P-3 Orion, a pesar de haber cumplido veinte años de servicio en el 2013, pues estos están equipados también con sonoboyas y detector de anomalías magnéticas y cuentan con un alcance mayor que los C-295. Tal preocupación podría haberse acrecentado tras la detección, en mayo del año pasado, de un submarino no identificado a la altura de Antofagasta en las inmediaciones del mar territorial chileno, hecho que fue anunciado oficialmente por la propia Armada. [2]

ESPAÑA

Modernización de los helicópteros AB-212

El pasado 17 de diciembre realizó su primer vuelo el prototipo del Programa de Extensión de Vida de los Helicópteros AB-212 de la Armada española en la localidad castellana de Albacete.[3] El proyecto fue encargado en el 2011 a SENER-INAER AB212, un *jointventure* formado por el grupo español SENER e INAER Helicópteros, subsidiaria hispana del conglomerado multinacional Avincis. Comprende el recambio del sistema eléctrico, el reemplazo de los instrumentos de vuelo analógicos por un sistema electrónico de instrumentos de vuelo con cuatro pantallas digitales, y la instalación de nuevos sistemas de misión, entre ellos, un radar de búsqueda marítima, un sensor electroóptico y GPS. Dado que estos helicópteros son usados en misiones de transporte y asalto, han sido equipados también con un completo sistema de autodefensa que incluye un



Helicóptero AB-212 de la Armada española durante una maniobra de abordaje en abril de 2007. Crédito: US Navy.



Cabina de un helicóptero AB-212 modernizado para la Armada española. Crédito: G36.

sistema de alerta de aproximación de misiles (MAWS, por sus siglas en inglés) y protección balística para las cabinas de vuelo y de pasajeros.

La empresa espera entregar el prototipo a la Armada en el segundo semestre del 2014, una vez que este haya completado todas las pruebas requeridas. Tres ejemplares más serán entregados durante el presente año y otros tres durante el 2015 con los que se completaría la dotación de siete aparatos de la 3ra Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves de la Armada Española. Se espera que los trabajos realizados permitan operar más allá del año 2025 y asumir nuevas funciones como complemento aéreo de los patrulleros de la Clase Meteoro. De esta manera se podrá compensar los problemas causados por la cancelación del proyecto de adquisición de helicópteros NH90 para propósitos navales.

ESTADOS UNIDOS

Despliegue de sistemas antimisiles en Europa

El pasado 11 de febrero arribó a la base naval de Rota, en España, el USS "Donald Cook" (DDG 75), el primero de un total de cuatro destructores de la Clase Arleigh Burke, que serán desplegados de manera permanente en este puerto.[4] Las cuatro Unidades contarán con el sistema AEGIS Ballistic Missile Defense (AEGIS BMD), una versión del sistema de combate AEGIS con cambios en las computadoras y en los programas que estas operan, así como la incorporación del misil RIM-161 Standard Missile 3 (SM-3) para interceptar misiles balísticos.



Ingreso del USS"Donald Cook" (DDG 75) a la base naval de Rota, en España. Crédito: US Navy.

La proliferación de la capacidad de operar y producir misiles balísticos cada vez más avanzados a países como Corea del Norte e Irán es motivo de gran preocupación en los Estados Unidos. Existe una variedad de proyectos diseñados para proveer defensas ante tal amenaza, pero lo complejo de esta meta ha llevado a resultados desiguales. Uno de los programas más exitosos ha sido el AEGIS BMD, por cuanto aprovecha las extensas capacidades y experiencia de la Marina en lo que concierne a la defensa aérea. La primera versión, la

3.6.1, fue certificada para su uso inicial en el 2006 y pasó por la etapa de pruebas y evaluación operacional dos años después. Equipada con el misil SM-3 Block IA es capaz de interceptar misiles balísticos de corto y mediano alcance (hasta 1.000 y 3.000 kilómetros, respectivamente), pero tiene capacidades limitadas ante los de alcance intermedio (hasta 5.500 kilómetros). El 2012 fue certificada la versión 4.0.1, y se espera que pase su evaluación operacional durante el presente año. Esta cuenta con el SM-3 Block IB y proporciona una mayor efectividad frente a misiles de alcance intermedio.[5]



Disparo de un misil RIM-161 Standard Missile 3 (SM-3) desde el destructor USS "Hopper" (DDG 70). Crédito: US Navy.

A marzo de 2013, la Armada de los Estados Unidos había modificado 27 de sus 84 cruceros y destructores con el sistema AEGIS BMD;22 están desplegados en los Estados Unidos, 12 en la costa este, cinco en la costa oeste y cinco en Hawái. Las cinco Unidades restantes se encuentran en Japón. La decisión de transferir cuatro de estos buques al puerto de Rota, en España, es consecuencia de la Cumbre de Lisboa del 2010, en la que los países miembros de la OTAN acordaron desarrollar un sistema de defensa contra misiles balísticos para el continente europeo. Un segundo buque será desplegado durante el presente año y dos más durante el 2015. [6]

INDIA

Renuncia del Comandante en Jefe de la Armada

El 26 de febrero el Almirante Devendra Kumar Joshi, Comandante en Jefe de la Armada, renunció al cargo tras asumir la responsabilidad moral por la racha de accidentes que han afectado a la Institución.[7] Joshi había asumido el cargo el 31 de agosto de 2012 y debía servir en el mismo hasta el mismo mes del 2015; desafortunadamente, el periodo coincidió con una serie de lamentables incidentes. El más notable se produjo el 14 de agosto de 2013, cuando el submarino INS "Sindhurakshak" (S63) explotó y se hundió en el muelle, posiblemente como con-

secuencia de la mala manipulación del armamento a bordo.[8] Otros casos han comprometido a la fragata INS "Talwar" (F40), que embistió y hundió una embarcación pesquera el 23 de diciembre pasado, y al buque de desembarco INS "Airavat" (L24), que tocó fondo y dañó sus hélices cuando ingresaba al puerto de Vishakhapatnam el 30 de enero. En estos dos casos, los Comandantes de los buques fueron destituidos.[9]



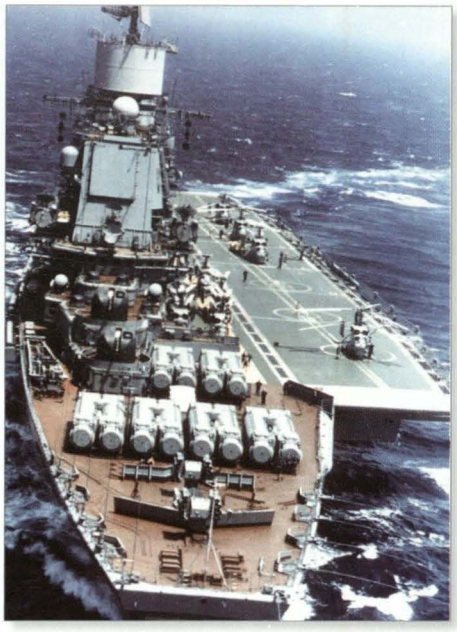
El Secretario de la Armada de los Estados Unidos, RayMabus, en reunión con el entonces Comandante de la Armada de la India, almirante DevendraKumarJoshi. Crédito: US Navy.

La gota que derramó el vaso fue un incendio a bordo del submarino INS "Sindhuratna" (S59), que dejó dos oficiales muertos y varios heridos y obligó a Joshi a renunciar ese mismo día. Debe destacarse que los accidentes no están relacionados directamente con el Comandante en Jefe, por cuanto se pueden identificar casos similares anteriores y posteriores a su periodo en el cargo. Por poner solo un par de ejemplos, el 22 de abril de 2006, la corbeta INS "Prahar" (K98) chocó con un buque portacontenedores y se hundió; el Capitán fue sometido a corte marcial y expulsado del servicio.[10] De la misma forma, el 7 de marzo de 2014, el aún no comisionado destructor INS "Kolkata" sufrió una fuga de dióxido de carbono, lo que provocó la muerte de un oficial.[11]

Entrada en servicio del portaaviones Vikramaditya

En una ceremonia realizada el 16 de noviembre en el astillero de la empresa Sevmash, en la ciudad rusa de Severodvinsk, la Armada de la India admitió al servicio activo al INS "Vikramaditya" (R33).[12] La historia de este portaaviones es bastante interesante. Fue construido para la Armada soviética en los astilleros de Nikolayev, en el Mar Negro, como la cuarta Unidad de los cruceros portaaeronaves de la Clase Kiev. Entró en servicio con el nombre de "Bakú", en 1987, y fue destacado a la Flota del Norte, en las gélidas aguas del Ártico. En su diseño original se encontraba provisto de doce misiles antibuque P-500 Bazalt, con un alcance superior a los 500 kilómetros, una velocidad de Mach 2.5 y una cabeza de combate de alrededor de una tonelada. Este arsenal era complementado por cuatro módulos de lanzamiento vertical del sistema antiaéreo de corto al-

cance Kinzhal, con un total de 192 misiles, diez tubos lanzatorpedos de 533 mm, dos cañones AK-100 de 100 mm, ocho AK-630 de 30 mm y dos sistemas antisubmarinos RBU-6000. Contaba con hangar y cubierta de vuelo para operar hasta 12 aviones de despegue vertical Yak-38M y 20 helicópteros Ka-25 y Ka-27.



El portaaviones "Bakú" en el mar Mediterráneo, en 1988, cuando se encontraba al servicio de la Armada soviética. Crédito: US Navy.

El colapso de la Unión Soviética afectó considerablemente a este barco, en 1991 se le cambió el nombre a "Almirante Gorshkov", pues la ciudad de Bakú había pasado a ser capital del nuevo estado de Azerbaiyán. Tres años después, una explosión en sus calderas lo puso fuera de servicio y, aunque fue reparado, debió ser retirado permanentemente debido a sus elevados costos de mantenimiento y reparación. En enero de 2004 el Gobierno de la India firmó un contrato por $947 millones para la adquisición y modernización del "Gorshkov", con el fin de reemplazar al INS "Vikrant" (R11), retirado en 1997, y complementar al INS "Viraat" (R22). Por entonces se estimaba que el trabajo estaría completo en el 2008; sin embargo, esta predicción subestimaba considerablemente la complejidad del trabajo requerido. Para complicar las cosas, el trabajo debió realizarse en el astillero de Sevmash, que carecía de experiencia en portaaviones, pues Nikolayev pertenece ahora a Ucrania. El resultado fue numerosas demoras que llevaron a una renegociación del contrato, ahora por un total de $2.330 millones, y con entrega programada para diciembre de 2012.[13]



El INS "Vikramaditya" (R33) durante sus pruebas de mar en el 2013.Crédito: IndianNavy.

El nuevo acuerdo no impidió nuevos retrasos, en particular, por problemas

con la planta de propulsión a vapor del barco. La entrega se produjo finalmente en noviembre de 2013 y el ahora bautizado INS "Vikramaditya" (R33) arribó el 7 de enero a la Base Naval de Kadamba en la costa occidental del subcontinente indio. Pero no solo se le ha cambiado el nombre, sino que los trabajos realizados desde el 2004 han permitido su reconstrucción total. Se removió todo el armamento arriba descrito para ampliar las facilidades disponibles para la aviación; esto incluye una rampa para el despegue, mejor conocida como *skyjump* y cables de apontaje. Como resultado, el portaaviones ha cambiado su configuración original V/STOL (*Vertical and/or Short Take-Off And Landing*) por una STOBAR (*Short Take-Off ButArrestedRecovery*), lo que permite operar aeronaves de mayor peso y capacidad. En lugar de los Yak-38M, que operaban bajo servicio soviético, el "Vikramaditya" empleará alrededor de 20 cazas multirol MiG-29K y unos diez helicópteros antisubmarinos Ka-28 y de alerta temprana Ka-31. Este constituye un gran salto en las capacidades navales de la India, pues el único portaaviones en servicio hasta entonces, el INS "Viraat" (R22), sólo podía operar los Sea Harrier, de menor alcance, velocidad y capacidad de carga.



MiG-29KUB, versión biplaza del caza multirrol MiG-29K, en servicio con la Armada de la India. Crédito: IndianNavy.

SUDESTE ASIÁTICO

Programas de adquisición de submarinos

Los países del Sudeste Asiático se encuentran en un proceso de desarrollo de sus capacidades navales, en respuesta a la creciente asertividad de la República Popular China. Los reclamos de soberanía de esta nación sobre las islas Paracel soy Spratly, en el mar de China Meridional, la ponen en directa confrontación con la mayor parte de gobiernos de la región. Dada la imposibilidad de igualar el poderío militar chino, estos han optado por una respuesta asimétrica, lo que implica,en el ámbito naval, el desarrollo de una fuerza de submarinos.

Al año 2000 la única Marina de la región, equipada con submarino sera la de Indonesia, que contaba con dos unidades del Tipo 209, adquiridas en Alemania y recibidas en 1981. Sin embargo, para entonces ya Singapur había adquirido cuatro

viejos submarinos suecos, con el fin de adquirir experiencia en su manejo. Estos fueron puestos en servicio a inicios de la década del 2000, y fueron seguidos por dos más de mayor tamaño, tal como se describió en esta misma sección en el segundo número de la Revista de Marina del año 2013. A este pequeño Estado le siguió Malasia, que en el 2002 firmó un contrato por $1.100 millones para la construcción de dos submarinos Scorpène en astilleros franceses y españoles. La oferta incluyó la transferencia gratuita del submarino francés "Ouessant" para el entrenamiento de las tripulaciones malayas.[14] Tras una serie de demoras, los dos buques fueron puestos en servicio en el 2009.

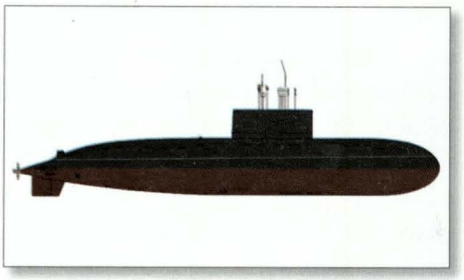


Diagrama de un submarino de la Clase Kilo. A diferencia de los anteriores submarinos soviéticos, los Kilo solo tienen una hélice propulsora.Crédito: Mike1979 Russia.



Mapa de los países del Sudeste Asiático. Crédito: Keepscases.

El tercer país en sumarse a esta tendencia es Vietnam, que en abril del 2009 ordenó seis Unidades del Proyecto 636 a los astilleros del Almirantazgo de la ciudad rusa de San Petersburgo, a un costo de $1.800 millones.[15] Este tipo de submarinos es más conocido como Clase Kilo, por el nombre código a ellos asignado por la OTAN. El primero de la serie, el HQ-183 "Hanoi" arribó a la Base Naval de la Bahía de CamRanh el 3 de enero del presente año. Se espera la entrega de dos más durante el presente año, otros dos en el 2015 y el último en el 2016.[16] Se trata de una Fuerza considerable que, cuando esté plenamente operacional, constituirá una seria amenaza a cualquier flota hostil que quiera operar en el mar de China Meridional.

A fines del 2011, Indonesia y la empresa surcoreana Daewoo Shipbuilding Marine Engineering acordaron la compra de tres submarinos del Tipo 209, que se espera que arriben a partir del 2017.[17] Dos años después, el 2 de diciembre de 2013, la empresa ThyssenKrupp Marine Systems anunció la firma de un contrato con el Gobierno de Singapur para la adquisición de dos submarinos del Tipo 218SG.[18]

El anuncio llama la atención por tratarse de un modelo desconocido hasta ese momento. Hasta entonces, los submarinos ofrecidos por la industria alemana comprendían el Tipo 212, en servicio con la Marina de ese país y la de Italia; el 214, exportado a Grecia y Corea del Sur; y el 216, un modelo del doble de tamaño ofertado a la Armada de Australia. Por la poca información disponible, se sabe que el 218SG es una versión especialmente diseñada para los requerimientos de Singapur, cuyas empresas participarán en el diseño de varios sistemas, y que contará con un sistema de propulsión independiente del aire, mejor conocido como AIP, por sus siglas en inglés. Para cerrar esta breve revisión, se debe mencionar que en Tailandia se está construyendo una base para submarinos que se espera esté lista el 2014. La orden de proceder con la obra se dio en la expectativa de una orden por cuatro submarinos alemanes de segunda mano del Tipo 206. Sin embargo, este proyecto se frustró y ahora se está a la espera de un nuevo proceso de adquisición.[19] Se trata, en suma, de tiempos muy interesantes para los mares que rodean el Sudeste Asiático.

Referencias

1 (Vásquez 2013)
2 (Armada de Chile 2013)
3 (Avincis Group 2013)
4 (North Atlantic Treaty Organization 2014)
5 (O'Rourke 2013, 6)
6 (O'Rourke 2013, 9)
7 (Pandit y Narayan 2014)
8 (USNI News Editor 2013)
9 (Pandit 2014)
10 (Sonawane 2006)
11 (Raghuvanshi 2014)
12 (Indian Navy 2013)
13 (Ministry of Defence 2010)
14 (Wertheim 2007, 453)
15 (RIA Novosti 2009)
16 (Defense Industry Daily 2014)
17 (Defense Industry Daily 2014)
18 (ThyssenKrupp Industrial Solutions AG 2013)
19 (The Phuket News 2013)

Bibliografía

- Armada de Chile. «Comunicado de prensa: contacto submarino en zona norte».23 de mayo de 2013. http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20130524/pags/20130524094538.html (último acceso: 22 de febrero de 2014).
- Avincis Group. «Upgraded AB212 of the Spanish Navy's 3rd Squadron Takes Flight».18 de diciembre de 2013. http://www.avincisgroup.com/news-landing.aspx?code=122&name=UPGRADED+AB212+OF+THE+SPANISH+NAVY%E2%80%99S+3RD+SQUADRON+TAKES+FLIGHT (último acceso: 23 de febrero de 2014).
- Defense Industry Daily. «Submarines for Indonesia».18 de febrero de 2014. http://www.defenseindustrydaily.com/submarines-for-indonesia-07004/ (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- —. «Vietnam's Russian Restocking».2 de marzo de 2014. http://www.defenseindustrydaily.com/Vietnam-Reportedly-Set-to-Buy-Russian-Kilo-Class-Subs-05396/ (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- Indian Navy. «Navy's largest ship 'INS Vikramaditya' Commissioned».16 de noviembre de 2013. http://indiannavy.nic.in/press-release/navys-largest-ship-ins-vikramaditya-commissioned (último acceso: 16 de Febrero de 2014).
- Ministry of Defence. «Aircraft carrier Admiral Gorshkov». *Press Information Bureau, Government of India*.15 de marzo de 2010. http://pib.nic.in/newsite/erelease.aspx?relid=59626 (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- Mumbai Mirror Bureau. «Submarine hits ground due to low tide, no casualty».*Mumbai Mirror* .19 de enero de 2014. http://www.mumbaimirror.com/mumbai/others/Submarine-hits-ground-due-to-low-tide-no-casualty/articleshow/29021702.cms (último acceso: 18 de febrero de 2014).
- North Atlantic Treaty Organization. «First of four US Navy ships to support NATO Ballistic Missile Defense arrives in Spain.» 11 de febrero de 2014. http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_106997.htm (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- O'Rourke, Ronald. «Navy Aegis Ballistic Missile Defense (BMD) Program: Background and Issues for Congress». *Federation of American Scientists*.17 de octubre de 2013. https://www.fas.org/sgp/crs/weapons/RL33745.pdf (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- Pandit, Rajat. «Navy sacks INS Airavat captain after warship mishap».*The Times of India*. 4 de febrero de 2014. http://timesofindia.indiatimes.com/india/Navy-sacks-INS-Airavat-captain-after-warship-mishap/articleshow/29831541.cms (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- Pandit, Rajat, y V . Narayan. «Indian Navy chief Admiral DK Joshi resigns over warship accidents». *The Times of India*.26 de febrero de 2014. http://timesofindia.indiatimes.com/india/Indian-Navy-chief-Admiral-DK-Joshi-resigns-over-warship-accidents/articleshow/31052114.cms (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- People's Daily Online. «PLAN's taskforce conducts maritime joint exercise with Chilean Navy».14 de octubre de 2013. http://english.people.com.cn/90786/8424217.html (último acceso: 20 de octubre de 2013).
- Raghuvanshi, Vivek. «Indian Navy Commander Killed in Warship Accident».*Defense News*. 7 de marzo de 2014. http://www.defensenews.com/article/20140307/DEFREG03/303070022/Indian-Navy-Commander-Killed-Warship-Accident (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- RIA Novosti. «Russia to build 6 Kilo-class diesel submarines for Vietnam».27 de abril de 2009. http://en.ria.ru/russia/20090427/121320414.html (último acceso: 8 de marzo de 2014).

- Sonawane, Rakshit. «INS Prahar mishap: Captain found guilty of navigational error, sacked».*The Indian Express*. 2 de octubre de 2006. http://archive.indianexpress.com/news/ins-prahar-mishap-captain-found-guilty-of-navigational-error-sacked/13873/0 (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- The Phuket News. «Submarine base nears completion, Royal Thai Navy now 'needs' a fleet - See more at: http://www.thephuketnews.com/submarine-base-nears-completion-royal-thai-navy-now-needs-a-fleet-42341.php#sthash.JxjCEiEg.dpuf».14 de octubre de 2013. http://www.thephuketnews.com/submarine-base-nears-completion-royal-thai-navy-now-needs-a-fleet-42341.php (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- ThyssenKrupp Industrial Solutions AG. «ThyssenKrupp Marine Systems receives major submarine order from Singapore».2 de diciembre de 2013. http://www.thyssenkrupp.com/en/presse/art_detail.html&eid=TKBase_1385989544737_761385703 (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- USNI News Editor. «Indian Sub Explosion Likely Caused by Detonated Munitions - See more at:http://news.usni.org/2013/08/20/indian-sub-explosion-likely-caused-by-detonated-munitions#sthash.19vyddIE.dpuf» .U.S. *Naval Institute News*. 20 de agosto de 2013. http://news.usni.org/2013/08/20/indian-sub-explosion-likely-caused-by-detonated-munitions (último acceso: 17 de febrero de 2014).
- Vásquez, Luis. «Chile equipará con un Sonar 2087 de Thales otra de sus fragatas Tipo 23». *Infodefensa.com*. 17 de diciembre de 2013. http://www.infodefensa.com/latam/2013/12/17/noticia-chile-equipara-sonar-thales-fratatas.html (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- Wertheim, Eric. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*. Decimoquinta. Annapolis: Naval Institute Press, 2007.



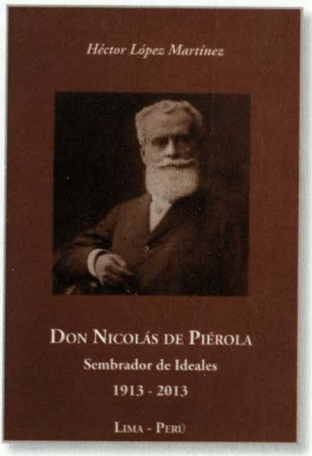
SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Héctor López Martínez

Don Nicolás de Piérola, sembrador de ideales, 1913-2013

Lima, F. M. Servicios Gráficos S. A., 2013

175 p., 13 x 20 cm



Nicolás de Piérola, figura legendaria de nuestro pasado, es el conspirador impenitente, amado y odiado por igual. Podríamos decir que es el primer peruano de quien se sepa que tuviera tal capacidad de influencia y liderazgo, de ardientes y devotos seguidores. El Teniente de la Real Marina Británica Reginald Carey Brenton, a quien, durante el asalto a Lima por el ejército chileno en 1881, le tocó servir como observador en las filas peruanas, nos brinda una imagen objetiva de Piérola en los momentos críticos previos a la batalla de Miraflores, después de la toma de Chorrillos. Se produce el encuentro en la casa de don Guillermo Schell, en Miraflores, durante la reunión-almuerzo con el cuerpo diplomático y los Almirantes de los buques neutrales, para las negociaciones de paz. Brenton registra para lo posteridad:

> "Piérola no parecía estar de mal ánimo ni deprimido por los acontecimientos del día y me conversó amablemente durante el almuerzo. Pude observar cuán distinto era del resto de los peruanos que yo había conocido. Hablaba muy calmadamente, sin nada del acaloramiento y verbosidad a que me había acostumbrado tanto. Conseguía una total sumisión de sus subordinados y era claro que aunque carecía del genio militar o de una personalidad carismática, era un hombre que se imponía en virtud de una especie de superioridad intelectual sobre los que le rodeaban. Esto era muy claro para un extranjero como yo." (*Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima. Celia Wu Brading, 1986).*



Lo que sí resulta evidente es, que para el criterio anglosajón, un personaje como don Nicolás resultaba del todo incomprensible. El año 1877, en que Piérola, a bordo del "Huáscar" rebelde, se enfrentara a los buques británicos "Shah" y "Amethyst" en el combate de Pacocha, los informes de los jefes británicos, Almirantes de Horsey y Bedford, prestaron una imagen burda y caricaturesca de Piérola, a quien pintaban como un absurdo hombrecillo, desatinado, obsesionado con la defensa de la honra, con una extravagancia rayana en lo quijotesco.

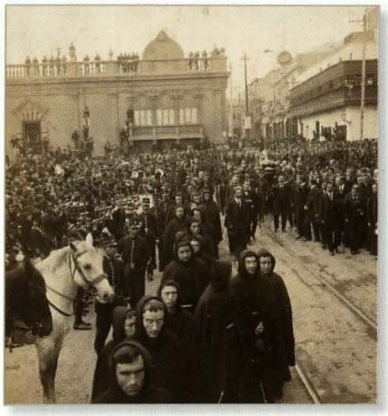
Con la lejanía que da el tiempo, la figura del personaje se ha ido desdibujando, recordado quizá solo por las desgracias de la defensa de Lima. Sin embargo, nos perdemos una rotunda personalidad que marcó el destino de la República durante casi cuarenta años, con valores que hoy día parecen míticos: su idealismo, su recalcitrante honestidad y la acérrima virtud que mantuvo durante el ejercicio del gobierno. Y, por supuesto, patriotismo y valentía: recordemos que se bate en primera línea en San Juan y en Miraflores.

Héctor López Martínez puntualiza la deuda que el Perú tiene con el "Califa", lo que significó su gestión presidencial de 1895 a 1899, en un país que se empeñaba en la reconstrucción después de la debacle de la guerra, y que, a decir del vencedor, debía sumirnos en la desgracia por cuarenta años. Piérola introdujo entonces un nuevo estilo de hacer política con respeto escrupuloso de la Constitución.

A través de las páginas de la obra va emergiendo la imagen de ese hombre que podría ser definido con una palabra: hidalguía. Puntualiza su actuación

en las batallas de San Juan y Miraflores, la fundación del Partido Demócrata en 1882, en plena ocupación chilena, y su posterior desarrollo. La guerra civil entre la Coalición Nacional, dirigida por Piérola, y el gobierno del General Cáceres; y luego su impecable mandato presidencial hasta 1899. El último capítulo cierra la vida y la trayectoria política de don Nicolás. A través de las noticias del diario El Comercio, López Martínez da cuenta de los días finales y la muerte del emérito patriota, fechas de triste recordación: del 18 al 23 de junio de 1913. No obstante la natural frialdad de la información periodística, la secuencia de los partes médicos y reportes del periodista adquieren una dimensión emotiva y sentimental que transpone el tiempo.







Comenta el autor que:

> "Frente a la casa del líder demócrata, una muchedumbre silenciosa y modesta de correligionarios, admiradores y público en general, hacía la guardia las 24 horas del día, procurando inquirir noticia cierta sobre el estado de salud del veterano político. Muchos de ellos, hombres y mujeres, musitaban oraciones. Conforme pasaba el tiempo, la esperanza de una recuperación se iba desvaneciendo. Había que prepararse para lo peor, el adiós definitivo del peruano ejemplar".

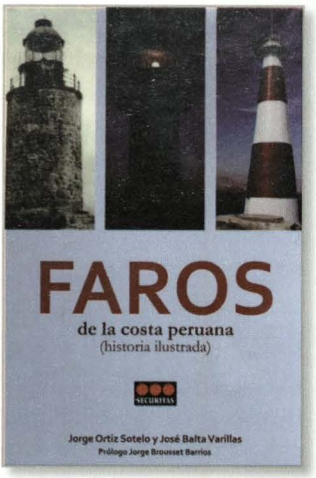
El 23 de junio de 1913 entregó su alma al Señor. El 2013, año de la edición de este libro, se han cumplido cien años de su partida.

Jorge Ortiz Sotelo y José Balta Varillas

Faros de la costa peruana (historia ilustrada)

Lima, Securitas S. A. C., 2013.

199 p., cartas, croquis, fotos, mapas 31 x 24 cm



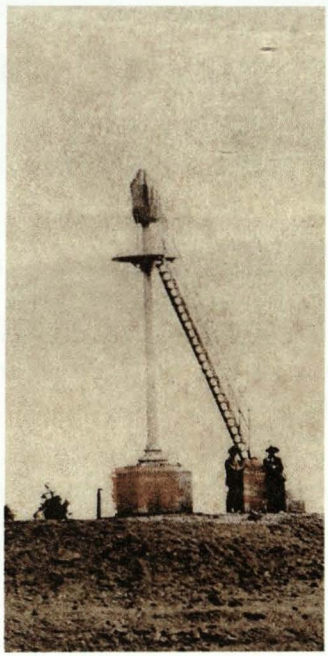
Una de las imágenes más evocativas de saudades y nostalgias es la silueta de un faro recortándose en la soledosa línea costera en lontananza. Sin embargo, por alguna razón los peruanos ignoramos la presencia de esas valientes lámparas que se yerguen luchando con la oscuridad... ¿Tenemos faros? Pues sí, además del faro de Miraflores y el del Callao, que son más bien ornamentales, tenemos faros, muchos, algunos existen desde mediados del siglo XIX. Y si queremos saber cuáles son, qué historia tienen, dónde están localizados, esta obra de reciente publicación registra, hermosamente representados, por cierto, todos los faros de la costa peruana, desde el extremo norte hasta el confín limítrofe en Tacna.

La más lejana referencia de la presencia de un faro en nuestro litoral como ayuda a la navegación, se remonta a febrero de 1837, cuando se estableció el pionero: una estructura blanca sobre la que se erguía un mástil que sostenía la lámpara cuya luz guiaba a los navegantes, los mismos que al entrar a puerto debían pagar un peso por el servicio. Bien avanzada la República, el Estado se responsabilizó de dotar de faros al país. En 1873 se aprobó un plan de faros, no solo luces de aproximación a los puertos sino también de orientación para la navegación. El proyecto se interrumpió cuando se declaró la Guerra con Chile. El tema se volvió a abordar solo después de 1905, por la Comisión Hidrográfica, y a partir de 1908 se iniciaron los trabajos para instalar los faros de las islas Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera, y Lobos de Tierra, punta Pariñas, Huarmey y punta Coles.

En la actualidad la Dirección de Hidrografía y Navegación tiene a su cargo los 56 faros que funcionan en el litoral peruano, así como los del islote Palominos y los que están localizados en la isla Lobos de Afuera y en Camaná, todos ellos conservados como reliquias, pues ya no se encuentran en servicio. La Dirección es también responsable de los seis faros que funcionan en el lago Titicaca y los siete del río Amazonas.

Jorge Ortiz reseña la historia de cada uno de los faros, empezando por Tumbes, contando las contingencias de su instalación y mantenimiento en el tiempo. La descripción de cada uno de ellos es sustentada con las hermosas fotografías de José Balta Varillas. El libro está prologado por el Contralmirante Jorge Brousset Barrios, hidrógrafo, quien ha estado al frente de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Es la primera obra que sobre este tema aparece en el Perú, sin contar las listas de faros y señales náuticas en publicaciones institucionales del ramo. Hermoso álbum y excelente pieza bibliográfica.



Mollendo. Faro puesto en servicio en 1899 (Colección Humberto Currarino).

EXPRESO, sábado 11 de enero de 2014

Iquitos y la Marina de Guerra: 150 años



ALFREDO PALACIOS DONGO

El pasado día 5 (de enero), en ambiente de gran júbilo y con asistencia de delegaciones de las Marinas de Brasil y Colombia, se conmemoró el 150° aniversario de la creación política de la ciudad de Iquitos y fundación del puerto fluvial sobre el río Amazonas, conjuntamente con el 150° aniversario de la llegada de nuestra Marina de Guerra a la Amazonía, con presencia fundacional (5 de enero de 1864).

Los orígenes de la ciudad de Iquitos, capital de la Provincia de Maynas, Región Loreto, ubicada entre los ríos Amazonas, Nanay e Itaya, se remontan al año 1740, cuando el padre jesuita José Bahamonde fundó varios pueblos en la margen izquierda del río Amazonas y desembocadura del río Nanay. En 1829, el pueblo solo contaba con dos caseríos (Santa María y Santa Bárbara) y una población menor a 100 habitantes.

Tres décadas después, en 1861, el entonces presidente, Mariscal Ramón Castilla, con gran visión geopolítica, creó la Comandancia Marítima Militar de Loreto y dispuso la construcción, en Europa, de la Primera Flotilla Fluvial de la Amazonía, la cual arribó a Iquitos entre enero y febrero de 1864, con los vapores "Morona" (remolcando a la goleta "Arica", que cargaba las naves exploradoras "Napo" y "Putumayo" enfardeladas) y "Pastaza" (remolcando al bergantín "Próspero", que llevaba maquinarias y materiales para la construcción del apostadero y factoría naval), además de un dique flotante.

Para el historiador amazónico Luis Tafur Rengifo, "el establecimiento del puerto fluvial por la Marina de Guerra, bajo la égida de valerosos marinos, a partir de 1864 marca sin duda alguna el inicio del despegue de Iquitos como ciudad y, sobre todo, la reafirmación de la soberanía en esta parte de la heredad nacional". En estos 150 años la Marina de Guerra ha realizado una importante labor en el desarrollo de la región amazónica. La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, con sus elementos operativos y administrativos, mantiene presencia y control sostenido e integral en los ríos, garantizando la Defensa nacional y el Desarrollo regional.

Asimismo, es importante resaltar la labor de la Marina en acción cívica con sostenibilidad en los ríos de la selva, llevando bienestar, salud y educación a los pueblos más necesitados; asimismo, la gran relevancia en construcción y reparación naval del Servicio Industrial de la Marina – Iquitos, como centro estratégico y de grandes perspectivas para el progreso regional.

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

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / VELAS LATINOAMÉRICA 2014

7 VELAS LATINOAMÉRICA 2014

INFORMATIVO

19 PUNTO DE VISTA SOBRE LA CIENCIA DE GOBIERNO Y CONSOLIDACIÓN NACIONAL
CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

31 PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES.
RUMBO A UNA EFECTIVA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DE ESTADO.
CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

53 ANÁLISIS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LA AMAZONÍA
TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

PANORAMA

65 EMPLEO DE LAS OPERACIONES DE INFORMACIÓN COMO ARMAS OFENSIVAS
CAPITÁN DE NAVÍO ALBERTO ABRAHAM ARNILLAS BRENDER

77 LA ISLA QUE SE RESISTE A MORIR
ESTUDIANTE DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN UPC ALONSO CANTUARIAS DE LAS CASAS

81 LA ISLA SAN LORENZO EN EL INICIO DE NUESTRAS
RELACIONES DIPLOMÁTICAS CON ESPAÑA
LICENCIADO EN DERECHO HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

93 EVALUACIÓN AL CONTENIDO DE LA OBRA "EL MAR PERUANO Y SUS LÍMITES" – 1977
CONTRALMIRANTE HUGO VERÁN MORENO

99 LIMA, SEDE DE LA CUMBRE MUNDIAL DE CAMBIO CLIMÁTICO
DE LAS NACIONES UNIDAS (CMNUCC-COP 20)
TENIENTE PRIMERO ROSARIO PAJARES MAC LEOD

HISTORIA

107 DISCURSO DE ORDEN EN SESIÓN SOLEMNE DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD
DE LA INDEPENDENCIA VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES
CALIFICADOS DE LA PATRIA, POR LA CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA
DEL PERÚ Y CXXXIV ANIVERSARIO GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
VICEALMIRANTE JAVIER E. BRAVO VILLARÁN

117 EL COMBATE Y LOS COMBATIENTES EN ABTAO
CAPITÁN DE FRAGATA Y DOCTOR EN HISTORIA JORGE ORTIZ SOTELO

127 TRASFONDO HISTÓRICO Y SOCIAL QUE CREARON A LA ARMADA DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.- FINALES DEL S. XIX E INICIOS DEL S. XX
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

NACIONAL

144 ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

158 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

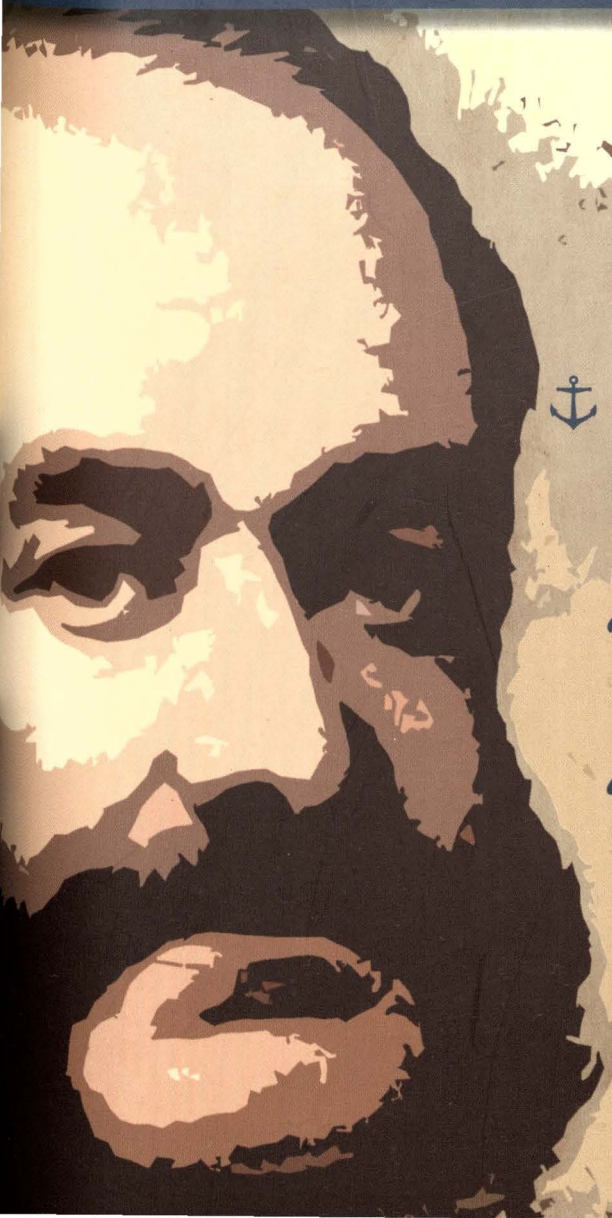
171 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

176 IQUITOS Y LA MARINA DE GUERRA: 150 AÑOS
VICEALMIRANTE ALFREDO PALACIOS DONGO


MARINA DE GUERRA DEL PERU

Año 107 / número 2 - 2014

REVISTA DE MARINA



Especial 180º Aniversario del Natalicio del "Peruano del Milenio"

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 2 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 2 - 2014

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Jorge Paz Acosta

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

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. Carlos Gamarra Elías
Calm. Jorge Brousset Barrios
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2014, 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.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

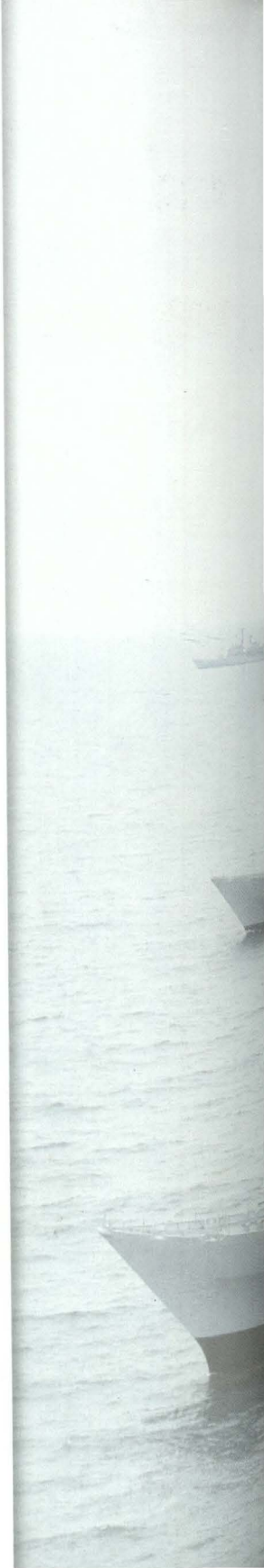
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

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



SUMARIO

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / 180º ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL "PERUANO DEL MILENIO"

7 UNA MIRADA AL HÉROE...

CAPITÁN DE FRAGATA CC. MARISOL OLSEN CANDIOTTI

27 ALMIRANTE DEL PERÚ POR LOS SIGLOS SUCESIVOS

CONTRALMIRANTE FERNANDO CASARETTO ALVARADO

37 100 AÑOS DEL NATALICIO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU SEMINARIO: EL DISCURSO DE JOSÉ DE LA RIVA-AGÜERO Y OSMA EN LA SOCIEDAD "ENTRE NOUS", 1934

AUTOR: TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

51 GRAU Y LOS 20 AÑOS DEL HOMENAJE REALIZADO EN MIAMI COMO PRECURSOR DEL DERECHO HUMANITARIO

VICEALMIRANTE JAVIER BRAVO VILLARÁN

INFORMATIVO

57 UN ENSAYO: CÓMO CONTRIBUIR CON LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ COMO NACIÓN MARÍTIMA

CONTRALMIRANTE JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI

73 UNA IMPORTANTE Y POCO CONOCIDA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL DEL PERÚ A LA ARMADA DE ARGENTINA

ALMIRANTE ARMADA ARGENTINA JORGE ENRICO. EX-JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

79 LA DIMENSIÓN HUMANA DEL AMBIENTE OPERACIONAL EN LA GUERRA IRREGULAR

CAPITÁN DE CORBETA JORGE MONTOYA-RUIBAL

85 ¿QUÉ ES Y CÓMO PARTICIPAMOS EN PLAN ESTRATÉGICO?

INGENIERA DE SISTEMAS E INFORMÁTICA MARINA VARGAS VEGA

93 RIESGO DE DIABETES MELLITUS TIPO 2 EN EL PERSONAL DE LA MARINA, DE LIMA Y CALLAO CON EXCESO DE PESO, EVALUADO EN EL SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA DEL CENTRO MÉDICO NAVAL, DE MAYO A OCTUBRE DEL 2013

CAPITÁN DE NAVÍO (SN) MARCO ANTONIO SALAZAR ROJAS

103 NUESTRA SAGRADA BANDERA NACIONAL

Contralmirante Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta.

PANORAMA

111 EL ORIGEN DEL ALMA

Capitán de Corbeta Erick Arce Monge

HISTORIA

119 LA PARTICIPACIÓN DE LOS AFROPERUANOS EN LA GUERRA CON CHILE

Licenciado en Historia Jaime Miguel Taype Castillo

135 LOS DESTRUCTORES "ALMIRANTE GUISE" Y "ALMIRANTE VILLAR" EN ESPAÑA EN 1933

Sargento Primero José Luis Blanco Lorenzo, Armada Española

145 ¿CUÁL FUE EL ERROR DEL ALMIRANTE NAGUMO EN EL ATAQUE A MIDWAY?

Capitán de Navío Luis Miguel Requena Pasapera

NACIONAL

157 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

175 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

191 POR QUÉ FUI CADETE NAVAL

Alférez de Fragata A.P.C.U. Luis Edgardo Llosa Gonzáles-Pavón. Publicado en la Revista de Marina en 1930. Edición: Marzo-Abril

197 MIGUEL GRAU Y NUESTRA MARINA DE GUERRA

Doctor en Historia Héctor López Martínez



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

El 27 de julio último, se han conmemorado 180 años del nacimiento del Gran Almirante Miguel Grau. Como no podía ser de otra manera, efeméride tan señalada no solo se ha recordado debidamente en nuestra Marina de Guerra, sino en el Perú entero y también en diversas ciudades del extranjero donde el bronce o el nombre han impreso la huella de nuestro inmortal héroe. Al respecto, el historiador griego Tucídides decía hace más de dos mil años: "Hombres ilustres tienen por tumba la tierra entera".

El recuerdo y la gratitud son dos conceptos muy valiosos que deben cultivarse en el espíritu humano, pues lo dignifican y ennoblecen. Y los peruanos no podemos jamás olvidar a Grau y nos inclinamos reverentes ante su memoria que, con su limpia vida y noble muerte, ilumina las mejores páginas de nuestra historia y nos hace sentirnos orgullosos de ella.

Por eso es tan necesario tener presentes las efemérides cuando inculcamos valores cívicos en niños y jóvenes, para que los lleven consigo a lo largo de su vida. En esas fechas de tanta trascendencia debe haber siempre un momento de honda y sincera reflexión para valorar, en su exacta medida, lo que significa el Almirante Miguel Grau entre nosotros no solo como el héroe que voló a la gloria en Angamos, sino el ilustre ciudadano que en cada parcela de su trayectoria vital fue dejando un magisterio incomparable, lleno de grandeza, en el marco de la más auténtica sencillez.

El programa recordatorio organizado por la Marina de Guerra del Perú, en esta ocasión tan significativa, ha sido nutrido y variado. Hubo una ceremonia en la casa donde vivió en Lima el "Peruano del Milenio", convertida en museo. Allí se montó una interesante exposición fotográfica alusiva a la fecha. Sobre el particular pensamos que sería muy importante reunir en un volumen la iconografía del "Caballero de los Mares", junto con la de sus familiares más cercanos: esposa e hijos.

Análoga ceremonia tuvo lugar en Piura, en la casa natal de su hijo más ilustre –también museo desde hace 50 años–, precedida de una solemne misa oficiada por el arzobispo de esa ciudad, monseñor José Antonio Eguren Anselmi. Singularmente emotiva fue la homilía en homenaje a Grau que se llevó a cabo en el Convento de los Descalzos, en el Rímac, templo donde el héroe acudió a confesarse, como buen católico, con el sacerdote Pedro Gual –notable teólogo y audaz explorador de la Amazonía– antes de zarpar a su última campaña, la que no tuvo retorno. Tal vez nuestro héroe tuvo presentes las sabias palabras de San Agustín: "Tema el alma su propia muerte y no la del cuerpo". Miguel Grau había aceptado su holocausto y a él marchó con ánimo sereno.

Especial relieve tuvo, igualmente, la solemne ceremonia celebrada en el Salón "Grau", de la Comandancia General de Marina, con asistencia del señor Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, donde se inauguró un busto del héroe, se mostró una hermosa estampilla conmemorativa por los 180 años de su nacimiento producida por Serpost, y se presentó el libro *Coronas fúnebres en homenaje a la gloria del Almirante Grau*, grueso y pulcro volumen que reúne señalados homenajes póstumos al héroe de Angamos, publicados en el Perú, Bolivia y Argentina, en 1879 y 1880.

Sesiones solemnes en el Congreso de la República y en las importantes instituciones estrechamente vinculadas con la Marina de Guerra, así como en otras entidades; premiación de un Concurso Literario y de Pintura, alusivo, en Lima y Callao; visitas gratuitas a los museos navales de Lima, Callao y Piura, la publicación de un Suplemento Especial en recuerdo de la efemérides, aparecido el día 27 de agosto en algunos diarios capitalinos, entre otras actividades más, dieron singular brillo a la conmemoración de los 180 años del natalicio del Gran Almirante Miguel Grau.

El Director



Especial:

180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"



Una mirada al héroe...

Escribió el sociólogo francés Auguste Comte (1798 – 1857) que "Vivir para los demás no es solamente una ley de deber, sino también una ley de felicidad".

En nuestro caso, como herederos del Gran Almirante Miguel Grau –ejemplo señero de un hombre guiado por un alto sentido del deber– nos corresponde seguir la senda que nos marcó y, al hacer evocación de su persona, afianzar nuestra identidad con él y el vínculo imperecedero que tiene con la ciudadanía.

Por estas razones las actividades realizadas por el 180 aniversario del Gran Almirante del Perú Miguel Grau han tenido como objetivo tratar de alcanzar todos los aspectos de la vida y la posteridad del "Peruano del Milenio".

Así pues, el libro *Coronas Fúnebres en homenaje a la Gloria del Almirante Grau* nos recuerda el impacto inmediato del camino a la trascendencia, así como la exposición de fotografías, documentos y monedas de época presentada en el Museo Naval "Casa Grau". Del mismo modo, la ceremonia religiosa realizada en el Convento de los Descalzos fue un acto igualmente significativo, donde rememoramos que el héroe, cuando se acercaba la hora del sacrificio de su vida por su patria, no perdió la serenidad, modestia y fe que guiaba sus pasos.

Queremos destacar entre los merecidísimos homenajes aquellos que realzan su imagen a través del arte. Las antiguas fotografías del Almirante Grau del Archivo Courret han adquirido una nueva dimensión gracias a la visión del pintor Orlando Yantas Chaco. El escultor Alonso Núñez Rebaza ha hecho lo propio en bronce y mármol. En el ámbito de la filatelia, un nuevo sello postal emitido por Serpost cumple el mismo fin.

En fin, sobre papel o lienzo, o sea dando forma al mármol o al bronce, el nacimiento del peruano más universal ha sido conmemorado como imborrable signo de nuestra identidad con él en el pasado, el presente y el futuro.

Iniciando el homenaje...

Ceremonia

de aniversario en el Museo Naval Casa Grau sede Lima e inauguración de la exposición fotografica temporal.

(Julio 2014)



arcialidad.



De noche, "Casa Grau" de Lima.



Apreciando la Exposición.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"



En interesante explicación.



Renzo Babilonia, Expositor.

Homilía

por la Fé de Grau, en el convento de los Descalzos del Rímac. (18 de julio de 2014)



Misa.



Confesionario.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Visitando al héroe...

en el Museo Naval del Perú, sede Callao.

(Julio 2014)



Sala "Mar Peruano".



Sala de la Guerra del Guano y el Salitre

Gran como ciudadano,
representado en la sesión solemne en el Congreso de la República.



Entrega de Placa recordatoria.



En plena sesión.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Reconocimiento

al "Peruano del Milenio" en sesión solemne organizada por la Asociación Nacional Pro Marina.

(21 de julio de 2014)



Develación del busto.



En justo homenaje.

Sesión
solemne organizada por el Club de la Unión.

(22 de julio de 2014)



Iniciando el Discurso de Orden.



En Ceremonía.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Grau,

representado en la juventud peruana, a través del concurso literario y de pintura a nivel nacional.

(23 de julio de 2014)



Ceremonia de Premiación, Colegio "Miguel Grau" del Callao.



Reconocimiento al esfuerzo.



Ceremonía de Premiación, Colegio "Independencia Americana", Arequipa.



Importante participación en Pintura, en Pucallpa.



Ganadores en Portada. Casa Museo "Almirante Miguel Garu", Piura. (23 de julio de 2014).



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Grau a través del Arte.

(23 de julio de 2014)



Obra del artista. Alonso Núñez Rebaza.



Composiciones, poemas y oraciones fúnebres en homenaje a Grau.

Grau padre,
representado en la edición del sello postal conmemorativo.
(23 de julio de 2014)



Ceremonía del Matasellado.



Estampilla.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Destacando pasajes de la personalidad de Grau, se realizo la sesión solemne en la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú.

(23 de julio de 2014)



En lectura de Placa conmemorativa.



En justo homenaje al héroe.

Fortaleciendo

la imagen del "Peruano del Milenio". Lanzamiento del vídeo promocional del documental sobre la vida del Almirante Grau. (24 de julio de 2014)



Presentación del Vídeo.





180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Recordando a Grau

sello indeleble, en la sesión solemne organizada por la Gran Logia del Perú.

("Casa Museo Grau" de Lima, 25 de julio de 2014)



En acto conmemorativo.



Gran Logia del Perú.

Ceremonia Central

solemne acto en homenaje al más notable héroe de la Patria.

(27 de julio de 2014)



En la Cripta, Escuela Naval del Perú.



Rindiendo honores.

Decreto Supremo, declarando la semana del 17 al 2 del Natalicio del Gran Almiran

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Capitán de Corbeta
Gisella ZEVALLOS Galvagno
Jefa de la Unidad de Resoluciones
MINISTERIO DE DEFENSA

REPUBLICA DEL PERU

Decreto Supremo

No. 008-2014-DE

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

ES COPIA FIEL
Capitán de Corbeta
Oficial Secretario de la Secretaría
de la Comandancia General de la Marina
Ismael NECOCHEA Pino
0091-2402

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley Nº 10689, se confirma el ascenso al grado de Almirante, que la voluntad nacional ha concedido al Contralmirante Don Miguel Grau Seminario, en homenaje a su actuación durante la Guerra del Pacífico y a su glorioso sacrificio en Angamos;

Que, con Ley Nº 16730, se creó el título honorífico "Gran Almirante del Perú", que fue conferido en forma póstuma al héroe máximo y glorioso Almirante Don Miguel Grau Seminario;

Que, el 27 de julio del presente año, al conmemorarse el 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, los peruanos debemos tener presente los valores y principios de nuestro ilustre héroe nacional;

Que, como un justo homenaje por el 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, es necesario declarar del 17 al 24 de julio de 2014, como semana de su celebración;

Que, de acuerdo con el Decreto Legislativo Nº 1134, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, la Marina de Guerra del Perú, está considerada como un órgano ejecutor dependiente del Ministerio de Defensa;

De conformidad con el inciso 8) del artículo 118º de la Constitución Política del Perú, concordante con el numeral 3) del artículo 11º de la Ley Nº 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo;

OFICINA GENERAL SECRETARÍA GENERAL MINDEF ASESORÍA JURÍDICA

Estando a la propuesta efectuada por el Ministerio de Defensa.

DECRETA:

Artículo 1º.- Creación y objeto

Declárese la semana del 17 al 24 de julio del presente año, como "La Semana de celebración del 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario".

1 - 2

julio, "Semana de Celebración del 180° Aniversario l Perú, Don Miguel Grau Seminario".

Artículo 2°.- De la ejecución y cumplimiento

Desígnese a la Marina de Guerra de Perú, en su calidad de órgano ejecutor dependiente del Ministerio de Defensa, como institución encargada de ejecutar y dar cumplimiento al programa de celebración establecido para la fecha señalada.

Artículo 3°.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por el Ministro de Defensa.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de julio del año dos mil catorce.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente Constitucional de la República

CARLOS MORALES LA SERNA
Ministro de Defensa

Encargado del Despacho del Ministerio de Defensa

PEDRO CORNEJO DÍAZ
Presidente del Consejo de Ministros

ES COPIA FIEL
Capitán de Corbeta
Oficial Secretario de la Secretaria
de la Comandancia General de la Marina
Ismael MEDOCHEA Pino
00912402

Copia: Dir.Inter.Marit.

2 - 2



Almirante del Perú por los siglos sucesivos[1]



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO



¿Es Grau un héroe o un prócer?

Es un prócer, por ser persona de primera distinción, constituida en alta dignidad por los hechos históricos que ha realizado. Cuando los peruanos de un milenio lo consagran como la figura más importante de la historia, ello le da una connotación que se inscribe en el procerato.

Grau es el "Peruano del Milenio". La convocatoria, no obstante, en la respuesta generacional, encierra un concepto de Grau, héroe de la Campaña Naval de la Guerra del Guano y el Salitre, con su colofón Angamos. Grau es un héroe total, su vida trasunta heroicidad siempre. Debemos distinguirlo históricamente de héroes de circunstancias; es decir, de quienes en determinado momento asumen una actitud heroica; dicho de otra manera, una actitud que va más allá de lo que se le puede exigir al hombre frente a una posición donde su vida es el precio. Tal actitud de reacción tal vez no tiene antecedente de heroicidad; sin embargo, ello no le quita mérito alguno al personaje, pues la acción heroica se da.

En el caso Grau, su devenir vivencial nos muestra como un derrotero, con un balizamiento notable, que actúa desde sus primeros años enfrentando una y otra circunstancia con una espiritualidad que se traduce en hechos admirables. Cuando en determinada ocasión la vida lo pone en una situación

"Los héroes del mar son como mitológicos, posiblemente porque deben desempeñarse en un medio que es ajeno a aquel donde se desenvuelve la vida cotidiana. El imaginario colectivo les da un sitial que difícilmente otorga a otros protagonistas de la guerra".

extrema, quienes conocen al personaje adivinan, o mejor, saben lo que va a hacer, porque él siempre ha actuado enfrentando la vida como después enfrentará al enemigo, sabiendo que está en desventaja material. Grau siempre fue Grau, niño, adolescente, adulto.

La mitología griega ensalza al héroe que por su estirpe semidivina (es decir, el padre o la madre, uno de ellos, es un dios) está destinado a ser un Aquiles, Hércules, Eneas. De alguna manera, desde la mitología se explica el acto heroico, porque interviene –aventurando tal vez en demasía– la genética. El personaje es, pues, un semidios. En todo caso, no es justo simplificar tanto; pero mencionarlo, traerlo a colación, puede ser un factor, un encaminamiento hacia alguna explicación.

Y en el encaminamiento de dioses míticos, dioses de la mitología griega, bien cabe mencionar a Dios. Él debe tener la última palabra; pero, por lo menos en nuestra galaxia, su creación parece ser imperfecta (¿es este un juicio temerario?). Imperfecta justamente en lo que Dios considera su obra máxima, el hombre, creado del barro de la tierra y dado a la luz por un soplo de vida. Parece un coro de protesta, pero es que existimos hombres y mujeres que emprendemos la vida en escenarios absolutamente diferentes, escenarios puestos, por así decirlo, en lugar y circunstancia muy disímiles, bajo un sino histórico de tiempo, constituyéndose así el entorno que reta al personaje y donde se desenvolverá su vida.

Atrás, digresiones. Los héroes del mar son como mitológicos, posiblemente porque deben desempeñarse en un medio que es ajeno a aquel donde se desenvuelve la vida cotidiana. El imaginario colectivo les da un sitial que difícilmente otorga a otros protagonistas de la guerra.

En la historia universal, desde Salamina, pasando por Trafalgar, quedan nombres imperecederos que evocan acciones bélicas, pero que se condensan en el estratega. En nuestro medio histórico, un contemporáneo del héroe de Trafalgar, Horacio Nelson, es Jorge Martín Guise, un fundador de la Marina de Guerra que organiza el notable Monteagudo y crea San Martín.

Nelson y Guise, británicos de origen y este último peruanizado y muerto en defensa de su patria adoptiva el 24 de noviembre de 1828 en el Combate de Guayaquil o Combate de Cruces, como también se le llama, ingresaron a la Armada en una media de 14 a 15 años de edad, tal como se estilaba en Inglaterra. Tiene sentido esta edad para la vocación del mar.

¿Un niño de ocho años y ocho meses de edad?

Miguel Grau afronta el reto del mar cuando es un niño de ocho años y ocho meses de edad. Es en este instante que se embarca en el bergantín "Tescua", al mando del Capitán Manuel Herrera. Recala la nave en Huanchaco y pone rumbo a Buenaventura; naufraga a la altura de la isla Gorgona (*"Me embarqué en el puerto de Paita en marzo de 1843 en el bergantín granadino 'Tescua'"*). Es manifiesto de puño y letra del joven Grau, fechado en Lima el 10 de agosto de 1853 cuando tiene 19 años y acaba de desembarcar de la fragata norteamericana "Gold and Eagle".

La historia atrás, no obstante, nos habla de un niño, tercero de cuatro hermanos. El mayor Enrique (10), luego Dolores (9), el propio Miguel (8) y Ana (7), dejando el abrigado hogar natal en Piura hacia el año 1842, para viajar a Paita con la sola compañía del padre, el Teniente Coronel colombiano Juan Manuel Grau y Berrio, por entonces de 43 años de edad, pasando a habitar una modesta casa, propiedad de José Chire, frente al mercado. ¿Cabe una reflexión? En la casa natal de Piura quedan tres hermanos y la madre, Luisa Seminario del Castillo; ellos son Roberto, Emilio y Valvina Díaz Seminario.

Ocho años y ocho meses es, pues, muy temprana edad para hacerse a la mar. El pequeño Miguel se embarca en el "Tescua". Después "Florita" y "Josefina" serían su primera escuela, siempre con el Capitán Manuel Herrera.

La ballenera "Oregón" será, podríamos considerarlo así, el entorno de mayoría de edad para este, aún niño, en rumbo a la adolescencia. Tiene 13 años y durante casi dos años conocerá la caza de ballenas, experiencia en la mar que no está exenta de grandes peligros, por la propia naturaleza de la actividad que desarrolla la dotación. Debe también considerarse lo que significó para la sensibilidad de tan joven grumete asistir a la propia faena de estos cetáceos al lado de la nave.

La escuela en la mar significó para Miguel Grau 12 naves entre la edad que hemos mencionado y los recién cumplidos 19 años, cuando vuelve a Lima.

Es 1853 y coincidentemente su padre está también en la capital, porque gestiona una pensión alimenticia como veterano de las guerras de la Independencia. El documento fechado el 27 octubre de 1853 procede de la Cámara de Diputados en favor del Teniente Coronel Don Juan Manuel Grau *"[...] viejo soldado de la Independencia americana"*.

Fernando Velarde, ¿biógrafo de Grau?

Personaje importante en la vida de Grau es Fernando Velarde, poeta español de prestigio en Lima, quien es también docente. Fundó la revista "Talismán". Velarde conoció a Miguel Grau de 19 años de edad en una circunstancia importantísima para dos vidas, la de Grau y la de este español que goza de gran prestigio en Lima. ¿Puede esbozarse una biografía en un poema? Sí. Biógrafo de quien entonces es su alumno, resulta Velarde a través de un poema que escribiría 27 años después.

Esta obra literaria se intitula "A Grau", poema que su autor escribió en Londres en el año 1880, al enterarse de Angamos. Hay en los 25 hemistiquios del poema muchas cosas que conviene analizar.

En la primera hora está Velarde frente a un mozo de estatura mediana, de gran fortaleza física, mirada penetrante, deseoso de aprender, también de compartir con su maestro experiencias que deben haber sorprendido al interlocutor y fascinado después. A tan corta edad conoce el mundo; prácticamente no ha tenido niñez familiar, la ha transcurrido en gran parte fuera del hogar. Adolescente en directa continuidad, ha navegado todos los mares en aquella durísima, dramática, peligrosa y también docente etapa de los velámenes y las jarcias.

¿Varias vueltas al mundo? Sí, lo afirma sin adjetivos, con –otra vez– sorprendente naturalidad. Sabe del peligro allende la borda de la nave. La lucha con los elementos y su dominio. Las peligrosas escenas a bordo del "Oregón", botes frágiles, arponeros de leyenda entre la vida y la muerte. También cercano el dolor del propio animal y después la sangrienta faena al lado de la nave. Es una prueba de fuego impactante y superada, escuela de la mar, cielo y formación física y espiritual que afrontó este joven en los años de frontera niñez–adolescencia.

Personalmente, considero excepcional este poema de título simple, pero de gran contenido y no solo lírico: califica como biográfico. Dice Velarde de él

mismo que es como *"Un mensajero fugaz de clima en clima"*. Así llega a Lima (1854), que lo impresiona en tanto ha sido la ciudad capital del Virreinato español. La califica como *"Noble y opulenta Lima"*. Y a Grau, su alumno, *"Alumno férvido y constante"*. Le emociona saber que prácticamente toda su vida la ha hecho en el mar, desde los casi nueve años hasta los diecinueve; la singularidad concita el interés del profesor que, como se ha mencionado, intercambia con él historias, narraciones, manes del espíritu que identifica a dos personas de gran sensibilidad. Ambos son trashumantes; uno, lo dice, es viajero impenitente *"De clima en clima"*; el otro lo ha sido en la mar, de puerto en puerto, de ciudad en ciudad.

> "Muchos personajes, algunos notables que conocieron a Miguel Grau, lo describen y se identifican con él, pero difícilmente se encuentra una descripción en síntesis como la que Velarde vierte en la octava cuarteta de este poema. Nos dice que era un joven de pocas palabras, difícil sacarle una sonrisa, no obstante se comunicaba con facilidad".

Debe haberle costado a Velarde en un principio la comunicación con quien él califica por ratos como un joven *"meditabundo"*. Tiene asidero la palabra. Este carácter está forjado en la soledad, en la responsabilidad asumida antes de la hora, niñez no compartida, adolescencia de bronce.

No obstante este joven ha alternado con gente desconocida, en muchas naves en cuyas dotaciones debió integrarse paulatinamente, ganarse su confianza y después, tras gran esfuerzo, habituarse con los tripulantes, formando familias circunstanciales, pero aceptando la jerarquía en un entorno rudo que al poco tiempo –como mágicamente– desaparecía para ser reemplazado por otro. Variaba la casa y variaba la familia.

Velarde le habla de hechos heroicos de su España; también de la gesta de Independencia americana, de Bolívar y de Sucre. Percibe que su *"Alumno férvido y constante"* se emociona con narraciones de guerreros en lucha por convicciones auténticas.

Confiesa que muy pronto cobra aprecio por Grau. Expresa: *"Siempre fue dulce para mí tu nombre"*. Acepta filosóficamente algo que es como penetrar en un concepto compartido: *"Es tragedia sublime nuestra vida"*.

El periodo de docencia y amistad es relativamente corto. *"Los días melancólicos y bellos/ Pasaron cual relámpagos veloces"*. Y es que el poeta parte de Lima, el alumno inicia sus primeros pasos en la Marina de Guerra.

Muchos personajes, algunos notables que conocieron a Miguel Grau, lo describen y se identifican con él, pero difícilmente se encuentra una descripción en síntesis como la que Velarde vierte en la octava cuarteta de este poema. Nos dice que era un joven de pocas palabras, difícil sacarle una sonrisa, no obstante se comunicaba con facilidad; más aún, era sin duda alguien en quien confiar. *"Nunca fuiste risueño ni elocuente/ Y tu faz pocas veces sonreía/ Pero inspirabas entusiasmo ardiente/ Cariñosa y profunda simpatía"*.

Contemporáneos de Grau coinciden con Velarde y puede afirmarse valiosísimo este poema documental. No obstante la aludida cuarteta, podría considerarse evidente testimonio de un líder en barbecho, el personaje en un empaque –valga la expresión– de seriedad y pocas palabras; es a tan corta edad un hombre mayor que, y esto es también muy importante, supo aprovechar con suma inteligencia y dedicación las enseñanzas del maestro. Un ejemplo: la letra, ortografía y sintaxis del documento de agosto de 1853 guardan después lejanía con la cuidada y, puede decirse, precisa redacción y bella caligrafía de Grau cuando dirige sus cartas familiares y a los amigos, aún en plena Campaña Naval de 1879.

Pero hoy, quince años antes de la guerra de 1879, un segundo encuentro de Velarde con Grau se da en Europa cuando el Oficial de Marina, por entonces Teniente Primero, está comisionado por el presidente Juan Antonio Pezet en demanda de hacerse cargo de la corbeta "Unión" adquirida por el Perú en Francia, con su gemela "América". El 15 de diciembre de 1864 zarpará de Saint Nazaire la nave que lleva como Segundo Comandante al Teniente Primero Felipe Pardo y Lavalle, hermano de Manuel Pardo y Lavalle, quien en la circunstancia que se narra se encontraba en Londres y alterna con Grau. También está Velarde. Francisco Bolognesi es otro notable en su comisión por los cañones Blackely que defendieron la rada del Callao el 2 de mayo de 1866. El monitor "Huáscar" se está construyendo también en Inglaterra, a cargo de José María Salcedo; y la fragata "Independencia", bajo responsabilidad de Aurelio García y García.

Tornando al poema de Velarde, leemos: *"En Londres otra vez nos encontramos/ Y cual dos melancólicos suspiros/ Que lleva el huracán... nos separamos"*.

Podríamos afirmar que Velarde y Grau tienen dos encuentros reales en Lima y Londres, pero también uno tercero, ideal. Velarde entonces hace gala aquí de

acendrado lirismo, que es auténtica expresión de lo que el aeda siente conmovido por la muerte de aquel que conoció de 19 años de edad y después de 30. Ha sucumbido como Comandante del monitor "Huáscar" a los 45. Velarde entonces acepta con el filósofo que *"Es tragedia sublime nuestra vida"*.

Y es que la Campaña Naval de la Guerra del Guano y el Salitre tiene una figura descollante: Grau. Y por eso, de Grau dice Velarde: *"Cual siderales pléyades lucientes/ Todos los manes te cercaron juntos/ Y aplaudieron los sínodos vivientes/ Y cantaron los éxodos difuntos"*.

Un hemistiquio finaliza el poema y califica a Grau: *"Más grande que la muerte y el destino"*. (Londres, 1880)

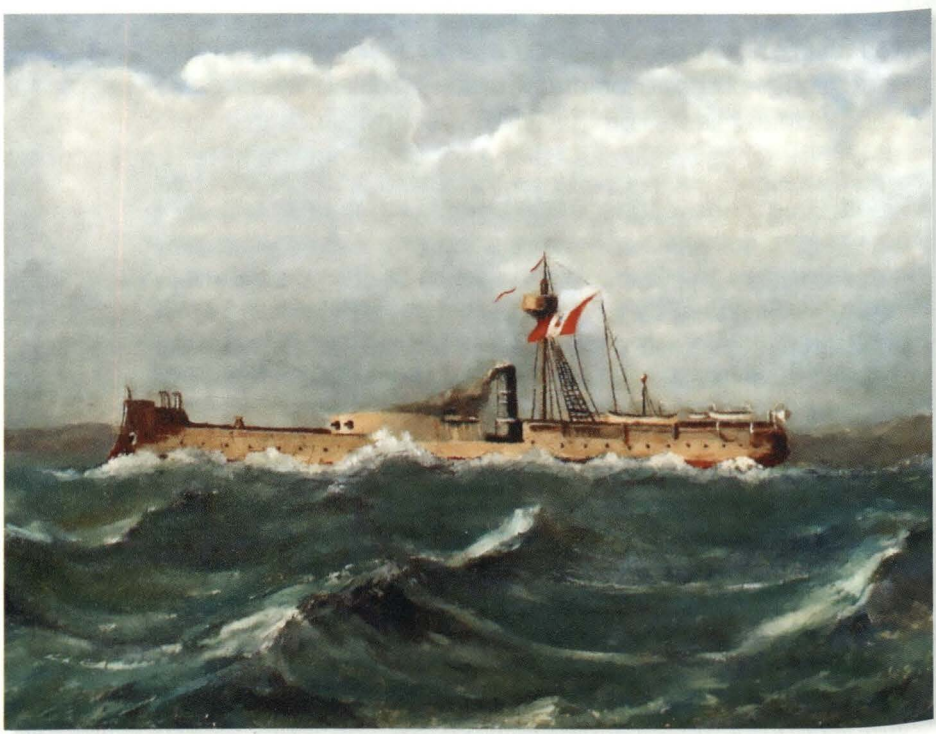
Manuel González Prada

Contemporáneo de Grau, aunque diez años mayor en edad, es una figura literaria que al Perú y América enorgullece. Polémico es este poeta capaz de suscribir: *"Pues conviene resignarse, resignémonos en prosa, pero en verso combatamos por la azucena y la rosa"*. Es el mismo que en otras ocasiones se dirige a sus enemigos políticos con franqueza y elegancia que a unos abate y a todos enciende. Un excelente libro del Dr. Luis Alberto Sánchez, intitulado *"Don Manuel"*, bien describe y analiza a este personaje de nuestra historia que conoció personalmente a Grau. Seis años después de su muerte le dedica, en prosa, su "Grau". Critica acerbamente a quienes en el ejercicio de la política peruana fueron incapaces de ser buenos gobernantes, apunta a la *"[...] reversión del orden moral, el completo desbarajuste de la vida pública, la danza macabra de polichinelas con disfraz de Alejandros y Césares"* (en directa referencia a Nicolás Fernández de Piérola o Nicolás de Piérola). Alude de manera similar a quienes propiciaron la situación en la que el Perú se encontraba cuando la agresión chilena. En esto González Prada tiene absoluta razón y para el caso –en un paréntesis que justificaría el maestro– cabe recordar dos cartas del Comandante del "Huáscar" Miguel Grau, ambas dirigidas al Presidente Manuel Pardo. La primera, desde Iquique, el 6 de setiembre de 1872[2], donde advierte a Pardo, flamante Presidente de la República (asumió el mando el 2 agosto de 1872) del movimiento de la escuadra chilena desde Valparaíso a Antofagasta, en abierto apoyo a un revolucionario, el General boliviano Quintín Quevedo, claramente auspiciado por ese Gobierno, en demanda de secesión territorial. Advierte Grau a Pardo que en la circunstancia, las relaciones diplomáticas entre esos países ya estaban en *"vía de arreglo"*, y agrega: *"Parece, pues, que la noticia del*

fracaso de Quevedo en Tocopilla ha hecho cambiar completamente de táctica al Gobierno de Chile, que ahora es, según se asegura, el más interesado en un arreglo pacífico con el ministro de Bolivia". En la ocasión, Grau toma la decisión de constituirse en observador de la situación y así informar al Presidente del devenir de los acontecimientos.

Ocho meses después, también desde Iquique y en el comando del monitor "Huáscar", Grau, el 27 de mayo de 1873[3] reincide en la advertencia que le hace al presidente Manuel Pardo acerca de la cuestión boliviano–chilena. En la ocasión, el Comandante escribe:

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



"Huáscar" (óleo de Spiers), comandado por Grau desde 1868.

Retomando al maestro González Prada, él es un agnóstico, pero no duda en alabar la fe religiosa de aquel vecino notable de la calle Lescano, número 22, Lima. Sabe que acude a Los Descalzos, donde tiene un confesor a quien demanda absolución. Él lo entiende porque ese marino, padre de familia numerosa, está comprometido en una acción de guerra, y se conoce ya lo que paulatinamente viene siendo el invencible binomio Grau-Huáscar.

Hombre informado de la situación política y el esquema internacional, de las relaciones sociales y de comunicación que tradicionalmente se mantuvieron entre chilenos y peruanos, González Prada está enterado de que en 1872 el Gobierno chileno encargó en Inglaterra dos blindados de gran capacidad; que uno arribó en 1873, y el siguiente año, otro más. ¿Qué ha hecho el Gobierno peruano? Nada. Conoce don Manuel de la proverbial euforia nacional. ¿Euforia? ¡Claro, si esto será lo mismo que en 1866 desde el Callao frente a los españoles! Craso error. Sin embargo, este Comandante de andar pausado, que conocía la actitud de los chilenos, ¿no es amigo de Pardo? Debe haberle informado de ello. Pero ahora, en este ¿remanso?... Entre junio y julio, lo ha visto más de una vez en su tránsito hacia la estación de San Juan de Dios para viajar en el tren al Callao, donde el "Huáscar" está siendo sometido a algunas reparaciones, consecuencia del transcurrido Combate de Iquique el 21 de mayo.

Difícil a González Prada confesarse admirador de alguien, pero expresa en inolvidables líneas que, si bien no comparte que sea *"Humano hasta el exceso"*, practicando *"[...] generosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera"*, valora que sea *"Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de la casa como en el camarote del buque"*. Considera que es la antípoda de los políticos y guerreros que él conoce. Afirma que Grau *"[...] existía como un verdadero anacronismo"*. Agrega que nadie como él conocía del peligro, lo que no le impedía *"Marchar de frente con los ojos abiertos, con la serenidad en el semblante. En él nada cómico ni estudiado: personificaba la naturalidad"*.

Ha trabado conversación con este *"Marino forjado en el yunque de los espíritus fuertes"*. Y en un entorno de manifiesto biográfico expresa: *"Al ver su rostro leal y abierto, al coger su mano áspera y encallecida, se palpaba que la sangre venía de un corazón noble y generoso"*.

En medio de tantas coincidencias donde es unánime el respeto y admiración que despierta Miguel Grau, afirma el literato conciudadano: *"La guerra con todos sus males nos hizo el bien de probar que todavía sabemos engendrar hombres de temple viril"*.

A 180 años del natalicio del Gran Almirante Grau

Hace bien a la salud de la patria, recordarlo, y más allá de las luces y sombras que significó la guerra de 1879, indagar en su vida.

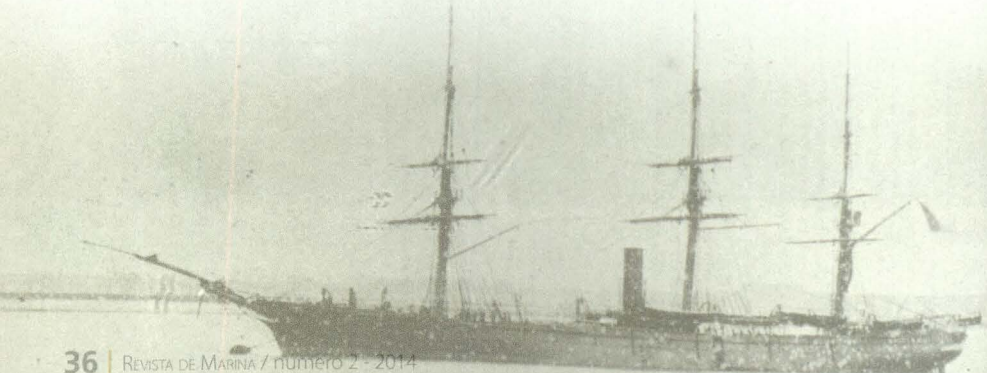
Siempre es descubrimiento Grau.

Mostrarlo especialmente a los niños es un deber, porque desde sus primeros años afronta el reto permanente que es la vida, y emergiendo de las dificultades y sinsabores que suele presentarnos, es Grau un triunfador, y no solo de la guerra. Grau se confunde con los símbolos de la Patria; es lección imperecedera.

Sentirlo nuestro, cercano, vivificador, peruano, nos enorgullece y llena el pecho de optimismo, rebosante de júbilo; nos permite sentirnos integrantes de una dotación en la cual él es inspiración y guía.

Referencias

1. La frase está contenida en el "Canto a Grau", versión final del notable poeta y dramaturgo Juan Ríos, quien en su domicilio de Miraflores entregó el 16 de febrero de 1978 este poema al autor, con motivo de la primera edición del llamado inicialmente "Álbum Grau", después nominado "A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau" (cinco ediciones). Un fragmento de este poema figura en una placa de mármol en la Cripta Grau de la Escuela Naval del Perú, instalada allí cuando era Comandante General de la Marina el Almirante Ricardo Arboccó Licetti, en el año 2003, ocasión en la que la espada-joya obsequiada al Almirante Grau por señoras peruanas residentes en Europa y las medallas concedidas al héroe, que se encontraban bajo la custodia del Museo Naval del Perú, fueron transferidas a la Escuela Naval del Perú, remodelándose la Cripta Grau. Una segunda placa en esta Cripta contiene palabras de quien fuera el presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero.
2. Esta carta se conoció gracias al señor Enrique de Rávago Bustamante, y fue divulgada en edición privada, el año 2000, en Lima, bajo el título "Miguel Grau, comisionado político en el Pacífico Sur, una carta inédita de 1872".
3. El Vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo donó a la Marina de Guerra, a través del Museo Naval, esta carta que fue divulgada en facsímil y que figura hoy depositada en original en el Archivo Histórico de la Marina



100 años del natalicio del Almirante Miguel Grau Seminario.

El discurso de José de la Riva-Agüero y Osma en la Sociedad *Entre Nous*, 1934



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

> *"La Revista de Marina y Aviación se asocia a los tributos de admiración que los pueblos del Perú han rendido al Contralmirante Dn. Miguel Grau en el Centenario de su nacimiento y aprovecha de este acontecimiento para exhortar a los jóvenes marinos para que en sus corazones hagan que fecundice las enseñanzas de patriotismo, caballerosidad y lealtad que nos legara".* Revista de Marina y Aviación, julio y agosto de 1934, p. 493.
>
> *"Las generaciones peruanas, que han de defender el patriotismo de la República, encontrarán en Grau, el símbolo de la virtud cívica. Hombres de uniforme y trabajadores en general, se juntarán todos, para invocar su recuerdo, en estos días en que hace un siglo nació".* Luis Humberto Delgado, en Revista de Marina y Aviación, julio y agosto de 1934, p. 499.

En 1934, el Perú rendía homenaje a uno de sus hijos predilectos, aquel que simbolizó lo mejor de una generación en desgracia. Efectivamente, los peruanos de la segunda mitad del siglo XIX fueron la segunda y tercera generación que nacía dentro de la flamante República políticamente independiente de España.[1]

Este corte umbilical transatlántico revolvió los cimientos de la naciente nación y produjo una serie imparable de revoluciones, guerras civiles, robos y cohechos, que fueron el denominador común en la vida política de los que vivieron *la utopía republicana* (Sanders 1997: 205-206) (Torres Arancivia 2012: 133-135).

Este navegar sin rumbo hacia el objetivo nacional –"Firme y Feliz por la Unión"–, que aspiraban los ideólogos peruanos de la época de la Independencia: "justicia, libertad, felicidad y progreso" (Rey de Castro Arena 2008: 296) llevó al país a una situación crítica en la década de 1870. Las instituciones del Estado no eran tales, y las preocupaciones se centraban en aspectos personales, no necesariamente en los republicanos –entiéndase "la libertad, la dignidad ciudadana, el trabajo, la educación, el bien común, la soberanía y la autonomía" (Mc Evoy 1999: 190)–.

Sin embargo, existieron hombres y mujeres que trataron de enrumbar la derrota y mantener rumbo fijo hacia el *puerto* del lema nacional. Fueron pocos o muchos, pero los mediocres y los herederos culturales-sociales de la antigua Real Hispania, al parecer, influyeron más, dando razón al Positivismo de Javier Prado (Prado 1941). En efecto, "las viejas estructuras del *Antiguo Régimen* barroco estuvieron muy lejos de ser demolidas" (Torres Arancivia 2012: 133)[2].



El General de División Óscar R. Benavides, Presidente de la República, colocando en la Avenida República, en Lima, la primera piedra del Monumento al Contralmirante Miguel Grau, Héroe de Angamos.

La *Guerra del Pacífico* fue la hecatombe que nos hizo despertar de la "inmoralidad administrativa" (Romero Pintado 1984: 115), al menos por un tiempo. Sin embargo, durante la duración del conflicto salieron a la luz la naturaleza *"anti lema nacional"* de la clase gobernante. Los diferentes intereses de clase, sean de la capital o de las provincias del norte o sur, de la sierra o de la costa (Abanto Chani 2012) mostraron que el Perú aún no llegaba a ser una sólida "comunidad políticamente imaginada como inherentemente limitada y soberana" (Anderson 2007: 23) que soportara las tempestades internacionales. Aunque, posiblemente, fueron estas cualidades –positivas y negativas– impregnadas en la genética social del peruano las que se convirtieron en los "elementos o caracteres que hacen del Perú una Nación, una Patria y un Estado" (Belaúnde 1983: 7); en otras palabras, serían esencia de su *Peruanidad*.[3]

Los dirigentes políticos más influeyentes de la década de 1870 no entendieron, al parecer, lo siguiente:

> *La renuncia a la guerra como un instrumento de política internacional no supone en forma alguna el abandono de los medios de la propia defensa. Nuestra organización defensiva técnica y el robustecimiento de nuestras instituciones militares no representan ni pueden representar una política de agresión; servirán para defendernos si somos atacados y en la medida de nuestras fuerzas para la defensa de la solidaridad americana y de los principios que la fundamentan.* (Belaúnde 1983: 404)

Esta lógica previsora, de un serio estratega y estadista, faltó en las mentes de los llamados a administrar los destinos del Perú a finales del XIX.

El estallido de la guerra debió de revolver los espíritus americanistas de hombres comprometidos como Miguel Grau Seminario, quien "es en América, la encarnación de la raza, como es en el Perú la encarnación de la patria. Pero Grau visto de cerca y de lejos, ya ha dicho Rodó, nuestro noble maestro, pertenece como todos los grandes espíritus, a la categoría de los ciudadanos americanos" (Delgado 1934: 495). Efectivamente, este marino celebérrimo luchó junto a sus entonces camaradas chilenos en Abtao contra la fuerza española en 1866, convirtiendose él y los suyos, en reales representantes del potencial de unidad de las antiguas colonias-virreinatos de España: "No hubo nación más respetuosa de la personalidad y de la integridad territorial de los otros pueblos y más adicta a los principios de solidaridad americana que el Perú" (Belaúnde 1983: 399).

Sin embargo, varios de los principales dirigentes políticos peruanos de 1879 no estuvieron a la altura del caro momento, y en lugar de convocar a la serenidad, dureza y prudencia de acción, se mostraron ligeros y bravucones al dar sus discursos al pueblo oyente: "No hay nada peor para un pueblo que dejarse llevar por la ira. Y no hay nada peor en los políticos que creer que pueden manejar la ira de esa masa" (Torres Arancivia 2012: 138-139).

Rota la paz, la guerra se adueñó del mar y de la tierra de la costa oeste sudamericana. La salvaje naturaleza humana retrocedió a los tiempos primitivos trayendo al presente la irracionalidad y furia del hombre en guerra. "Quitar la vida es asunto común entre los más viles seres humanos; salvar la vida de otros es tarea preservada a los dioses" (Romero Pintado 1984: 114).

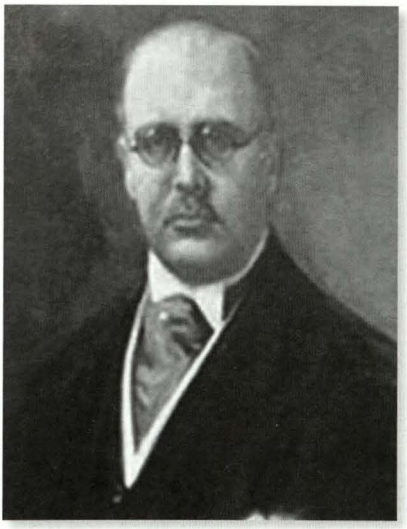
El rescate de 62 náufragos en Iquique, el envío de las prendas del enemigo a la infeliz viuda, el varonil gesto de reconocer oficialmente el "temerario arrojo" del enemigo, el ordenar al buque contendor que la tripulación abandone el barco antes de hundirlo, el no atacar a poblaciones costeras sin defensa militar, y el reconocer que se encontraba combatiendo en una "guerra fratricida" son pinceladas del autoretrato que Grau dio sobre el lienzo de su vida y que representaron la afirmación "de sus principios y de su forma de hacer la guerra" (de la Puente Candamo 2003: 294) adelantándose años al Derecho Internacional Humanitario, no por presión jurídica, sino por una deontología incorruptible.

> *Si como dijo Pelletan, los siglos descansan para producir a los genios, cupo a la América del Sur, a mediados del siglo actual [XIX], la gloria imperecedera de presentar a la admiración del orbe al célebre marino que, adunando al valor heroico y casi fabuloso, la generosidad proverbial en los hidalgos de la Edad Media, fue, sin duda, el modelo perfecto del adalid intrépido y del noble caballero.* (Gorriti 2010: 33)

Regresando a 1934, año del centenario de su nacimiento, recordaremos un discurso en homenaje al ilustre marino elaborado por el erudito historiador José de la Riva-Agüero y Osma (JRA) en la Sociedad *Entre Nous* el 29 de julio del mismo año.[4] Esta pieza literaria se constituye –junto con la de Raúl Porras Barrenechea de 1954 al inaugurar el salón "Grau" del Club Nacional– de una vibrante emoción patriótica, "fruto de castizas, elegantes y altamente sensibles plumas" (Barreda 1959: 8).

Riva-Agüero sostuvo que la semana de celebración del centenario de Grau "constituye la suprema ceremonia patriótica, que aventaja y excede con mucho en solemnidad a la anual recordación de la Independencia" (Riva-Agüero 1996: 5). En efecto,

dentro del argumento de Riva-Agüero, el corte umbilical a España se tradujo en una realidad incierta y vacilante para la flamante República. No significó –necesariamente– la consolidación del espíritu nacional, tan joven aún, en otras palabras, en formación; precisamente esta inmadurez fue la causante del desgobierno durante gran parte de la vida independiente del Perú.



José de la Riva-Agüero y Osma

"El alma de la patria, el espíritu que la anima, se nutre de sus mártires y perdura solo por ellos. Sin la aureola que los circunda, no habría luz para los pueblos y las naciones carecerían de ideal" (Riva-Agüero 1996: 6). Vemos que dentro de la mente de JRA se encuentra asentada la concepción del héroe catalizador de una nación en formación; esos hitos referenciales que sirven para ordenar los lineamientos que anhelan conseguir los *Patricios* para su pueblo. En 58 años de vida democrática, todavía no existía la suficiente y rutilante pléyade de héroes para asentar el "Firme y Feliz por la Unión" en la conciencia de la sociedad peruana.

Riva-Agüero formuló su interpretación de la guerra como un fenómeno natural propio de la esencia humana. Este factor genético del *Homo Sapiens* no lo entendió como una fatalidad negativa; más bien, sostiene que "parece condición y estímulo de la misma sociedad humana [...] [la] violencia es en la vida colectiva agente iniciador, a menudo insubstituible" (Riva-Agüero 1996: 7).

Es más, luego de hacer la división entre guerra civil ("fratricida, mezquina y crudelísima") y guerra externa ("generosa pugna"), advirtió de los peligros que podían producir los pacifistas debido al descuido de la legítima previsión ante amenzasas externas. La década de 1870 parece haberle servido de ejemplo.

Esta apreciación sobre la capacidad productiva de la guerra se asemeja a la propuesta de Miguel Ángel Centeno, quien sostuvo que los conflictos bélicos internacionales podían crear una inercia de desarrollo industrial a ciertos países con capacidades estructurales aptas para ello (Centeno 1997). Por otro lado, se manifiesta cierta similitud con Manuel González Prada, en relación con la inverosímil visión optimista de este ante el enfrentamiento militar, con respecto

al aspecto social: "La guerra, con todos sus males, nos hizo el bien de probar que todavía sabemos engendrar hombres de temple viril [...] la rosa no florece en el pantano; y el pueblo en que nacen un Grau y un Bolognesi no está ni muerto ni completamente degenerado" (Centro Naval del Perú 1984: 141).

Fueron los hombres de aquellas décadas los que merecieron el opobrio de José de la Riva-Agüero, quien suscribió a González Prada respecto a "que en la guerra con Chile, no solo derramamos la sangre, exhibimos la lepra" (Centro Naval del Perú 1984: 141) que se exibió en 1879-1883.[5] De hecho, JRA no guardó los calificativos acusadores; al contrario, utilizó un estilo un poco más suave que don Manuel para referirse a la situación social de aquellos funestos años:

> *[...] la ruina del concepto de autoridad, la socavación de todo respeto, la condescendencia con toda informalidad, el endiosamiento de toda rebeldía; el inaudito desenfreno de la prensa [...] la escandalosa impunidad de los delitos [...] condujeron el cuerpo social hasta los límites de la anarquía y la descomposición* (Riva-Agüero 1996: 9).

La escena que nos presenta Riva-Agüero es nefasta y desoladora: "A duras penas se contaba el diminuto número de justos que Dios exige en la Bilblia para perdonar a las ciudades malditas. Bullía la podredumbre" (Riva-Agüero 1996: 9). Las voces que buscaron evitar el desastre no fueron oídas, sino más bien, ignoradas.

Sobre la excusa del no tan secreto Tratado de Alianza Defensiva entre Perú y Bolivia –Argentina, el tercer potencial firmante, no lo suscribió–, JRA lo consideró como incompleto por haber adolecido de "vigilancia, persistencia en las determinaciones, cierta estabilidad gubernativa y cierta solvencia fiscal para los aprestos que la prudencia demanda" (Riva-Agüero 1996: 10)[6]. Se aprecia la crítica al aparato estatal-administrativo del Perú de inicios de 1870, en especial a la gestión del Partido Civil. Critica la cierta ligereza sustentada en los anhelos de hermandad internacional que obstaculizaron la prudencia de contar con una defensa bélica en caso la diplomacia fracasare con sus medios. Efectivamente, la mirada crítica demuestra que los gobernantes dieron su atención y esfuerzos a rencillas de caudillos, a rumores y al caos hacendario producto de la corrupción.

Esta experiencia tiene una lección "aprendida" y JRA la dijo: "aquel plan diplomático requería continuidad en las negociaciones y armamentos; porque no hay política externa decorosa, digna siquiera de tal nombre, desprovista de elementos de fuerza y sin activa tradición de cancillería" (Riva-Agüero 1996: 10). En efecto, JRA comprendió que en el escenario agresivo en el que se desenvuelven las naciones, la diplomacia sin una fuerza armada que la respalde es un débil ejercicio que posee retórica, pero no poder disuasivo. Esta lógica

cobró mayor fuerza en tiempos de nuevos movimientos de imperios decadentes y nuevas potencias en auge, a finales del XIX e inicios del XX, que movieron el ajedrez geopolítico internacional.

Si la situación fue frágil en política exterior, en la económica no fue mejor. En lugar de incrementar impuestos –a solicitud del Ministro de Hacienda, a cargo de Izcue– que solventasen los ya eminentes gastos de guerra, el Cuerpo Legislativo resolvió la situación incrementando "en un tercio la emisión de papel moneda, despeñando el cambio exterior, como nunca indispensable" (Riva-Agüero 1996: 11). En esta parte de su discurso presenta al factor económico como una debilidad vital en el mecanismo del Estado, más aún si la logística existente en materia de defensa no fue homogénea ni de utilidad efectiva en combate.

"Riva-Agüero trasladó las antiguas formas de expiación bíblica de la fe católica al año 1879, convirtiendo a Grau en el cordero que se presenta voluntario ante el altar para eximir de culpa a la desunida y fallida sociedad peruana a traves del sacrificio.".

Las siguientes líneas del discurso son de un tono claramente espiritual y religioso. En efecto, como sostuvo Carlos Rodríguez Pastor al referirse al retorno en 1930 de JRA de su autoexilio al Perú, este:

> *[R]etractó públicamente de sus prevaricaciones doctrinarias; rectificó sus malformaciones espirituales y se reconcilió con las ancestrales creencias de sus mayores [...] su preocupación por el interés político se ensambló indisolublemente con un acucioso desvelo por mantener incólumes la ortodoxia dogmática y los principios religiosos, de los que, a partir de su conversión fue paladín aguerrido e irreductible.* (Riva-Agüero 1975: XL)

Riva-Agüero trasladó las antiguas formas de expiación bíblica de la fe católica al año 1879, convirtiendo a Grau en el cordero que se presenta voluntario ante el altar para eximir de culpa a la desunida y fallida sociedad peruana a traves del sacrificio. Es "el escogido" que se inmola y esparce su sangre como fluido regenerador de una sociedad que se vio envuelta en la guerra por adolecer de desunión –en la diversidad– espiritual y política. "Los pueblos como los individuos, infractores de los preceptos eternos, impenetran el perdón desde el seno del sufrimiento" (Riva-Agüero 1996: 11).

Por su parte, el laureado poeta José Gálvez Barrenechea sostuvo de Grau, al escribir su conocida "Pindárica a Grau en su primer centenario", que "[f]uiste la encarnación del sacrificio/ fuiste la encarnación de la esperanza/ y como Cristo/ bien sabías que te sacrificabas [...]" (Gálvez 1934).

Esta parte del discurso y de la poesía se asemeja en el fondo y en la forma al pronunciado por Monseñor José Antonio Roca y Boloña el 29 de octubre en la Catedral de Lima, donde se celebró las honras fúnebres a los caídos en Angamos. En efecto, el análisis al mismo que realiza el historiador Eduardo Torres Arancivia es claro al respecto: "El sacrificio del héroe se había realizado por la salud de un pueblo; por tanto, podía ser comparado con el de Jesucristo, quien había dado su vida para expiar los pecados del género humano. En esta asociación, se entiende que el Perú tiene hombres que nacen destinados a la expiación de los pecados de sus compatriotas" (Torres Arancivia 2012: 149). Nuevamente, la coincidencia con González Prada es clara en relación con los "elegidos" para expiar a los "culpables" causantes de la desgracia: "Todo podía sufrirse con estoica resignación, menos el *Huáscar* a flote con su Comandante vivo. Necesitábamos el sacrificio de los buenos y humildes para borrar el oprobio de malos y soberbios" (Centro Naval del Perú 1984: 141). El *poeta de la juventud*, al mismo estilo que el anarquista liberal, escribió sobre la *necesaria*


EL DIA DE LA MARINA
EN LA SOCIEDAD MUTUALISTA DEL PERSONAL SUBALTERNO DE LA ARMADA

El Poeta José Gálvez racitando su Oda
PINDARICA
A Grau en el Centenario de su nacimiento.

Los Maestros y Oficiales de Mar en compañía de sus familias.

muerte de Grau para la salvación de sus conciudadanos: "Como tu par insigne, Bolognesi/, tenías que caer por nuestras culpas/ y para ser ejemplo/ porque el destino escoge las víctimas más puras/ y así redime castigando pueblos/ en el dolor de los que son mejores/ ¡Tenías que caer!" (Gálvez 1934)[7].

Si durante el discurso JRA se mostró duro crítico con la generación de sus padres, por otro lado se mostró admirado con el sobrio "navegar en la vida" del marino *per se* del Perú. Las palabras que escogió para enmarcar modélicamente al personaje aludido son un breve y magnífico resumen de las mejores virtudes de un ser humano en todas y cada una de las tres grandes facetas de la vida: familiar, profesional y social. En efecto, Grau, al haber logrado equilibrar positivamente cada aspecto de la vida cotidiana, le permitió alcanzar el grado de madurez integral como ser humano –espiritual y corpóreo– dentro de sus limitaciones y errores naturales propios del ser.

> *De honradez y desinterés proverbiales, modesto dentro de su inmensa valía, reservado y silencioso entre la algazara de sus revueltos contemporáneos; magnánimo, compasivo y tierno, pero inquebrantable en el deber, y exigente y rigoroso en la disciplina; católico sincero, ferviente y practicante; afectuosísimo en sus relaciones familiares; dechado de lealtad como amigo y como político, como marido y como padre, era una muda acusación contra la estragada y frívola mayoría.* (Riva-Agüero 1996: 12)

Luego de hacer un brevísimo recuento de sus principales acciones en combate, y del amargo final de la guerra, del luctuoso drama y de los breves momentos de anarquía que siguieron, Riva-Agüero presenta un periodo de esperanza para el bienestar de la nación peruana, producto, irónicamente, de la desgracia y la miseria que "ejercitaron su virtud curativa" (Riva-Agüero 1996: 16). Entre estas virtudes curativas, Grau aparecía ante el Perú como su primer héroe nacional (Torres Arancivia 2012: 149).

Es interesante percibir la semejanza de ideas entre de la Riva-Agüero y Manuel González Prada en relación con el potencial regenerador de la juventud ante la inerme actitud de los mayores frente al destino nacional. En efecto, JRA justificó la legitimidad del levantamiento contra el autoritarismo tomando distancia de las insurrecciones motivadas por "mezquinos intereses de personas o bandos" (Riva-Agüero 1975: 12). Las reservas morales de la juventud peruana –y de otras latitudes– eran las llamadas a "defender la seguridad y la existencia de la Patria" frente a la inacción de los mayores, cuyos intereses y egoísmos "neutralizan los impulsos de conservación nacional". Ante tal crítica situación, "¿Qué queda sino acudir a la juventud, ardiente foco de generosidad y última esperanza de salvación?"(Riva-Agüero 1975: 21).

Por su parte, en el contexto de la inmediata regeneración posguerra de 1879, González-Prada escribió renegando de los culpables que llevaron al Perú al precipicio más profundo y oscuro al que haya caído durante su existencia como Estado y Nación, invitando a una conversión medular de las formas y fondos de hacer vida republicana, dejando de lado las negativas enseñanzas de los que vivieron en una casi constante anarquía social bajo el manto idealista e inmaduro de la democracia peruana del siglo XIX: "En esta obra de reconstitución y venganza no contemos con los hombres del pasado: los troncos añosos y carcomidos produjeron ya sus flores de aroma deletéreo y sus frutas de sabor amargo. ¡Que vengan árboles nuevos a dar flores nuevas y frutas nuevas! ¡Los viejos a la tumba, los jóvenes a la obra!" (González Prada 1985. En Torres Arancivia 2012: 213)[8].

Los últimos párrafos de su discurso son aprovechados para atacar el estilo del régimen del *Oncenio*.[9] En efecto, se recordará que JRA viajó a Europa con su madre durante este periodo, debido a cuestiones de diferencias políticas con Augusto B. Leguía, volviendo al Perú en 1930. Esta trama la utilizó para dar la primera de sus dos llamadas relacionadas con la previsión ante el engaño y la astucia dirigida contra el Perú: "Una racha de egoísmo, un momento de descuido, una pausa de cansancio o negligencia en la acción reconstructora, y perderemos como antaño nuestra seguridad naval relativa, el puesto que a nuestra Marina compete después de la definitiva contienda del 79" (Riva-



El General de División Óscar R. Benavides, Presidente de la República, pronunciando su discurso en la ceremonia de la colocación de la primera piedra del Monumento a Grau en el día del Centenario de su Nacimiento.

Agüero 1996: 16). Finalmente, convocó a que "juremos todos trabajar por la salvación del Perú con la austeridad, la pureza de miras, la abnegación y el valor de que nos dio tan magnífico ejemplo" (Riva-Agüero 1996: 17).

A modo de conclusión, es muy significativo descubrir denominadores comunes en intelectuales y figuras públicas temporal e ideológicamente antagónicas –unas más que otras–, pero unidas en torno al personaje histórico y real llamado Miguel María Grau Seminario.

En 1934, todavía caminaban por Lima algunos de los combatientes que sobrevivieron a la guerra entre Perú y Bolivia contra Chile de 1879 –los oficiales de la clase del Almirante Melitón Carvajal y Federico Sotomayor y Vigil, por ejemplo–; se podía conversar y escuchar las anécdotas de los jóvenes y adultos, ya mayores, del último cuarto del siglo XIX. Esta peculiaridad temporal permitió conocer la auténtica magnitud humana, profesional y familiar del ahora "Gran Almirante del Perú", evitando crear mitos y leyendas –a lo mejor bien intencionadas– que restarían veracidad y valor espiritual al recuerdo del "Almirante del Perú por los siglos sucesivos".

Pienso que esta es la razón por la cual los contemporáneos y la subsiguiente próxima generación de peruanos –los citados brevemente en este artículo– que oyeron sobre la vida y hazañas de Miguel Grau Seminario a viva voz en tertulias, cafés, colegios, parques, plazas, calles, a la hora del amuerzo y cena en el hogar familiar, no encontraron agravio con dolo en su existencia.[10]

Su *Ethos* se perennizó en la sociedad peruana marcando un rumbo encomiable de seguimiento, haciéndose merecedor de ser recordado tanto como "Almirante del Perú por los siglos sucesivos", "Caballero de los Mares", "Gran Almirante del Perú" y como el "Peruano del Milenio"; títulos todos ellos que no buscó, por ende la vanidad no lo corrompió.[11] Estos blasones le fueron concedidos "a la persona humana; al esposo, al padre, al amigo, al ciudadano del Perú" (de la Puente Candamo. En Centro Naval del Perú 1984: 223) y a iniciativa del Perú.

Finalmente, y siendo un poco heráldico –sin buscar ser pretensioso– me atrevo a decir que Miguel Grau hizo honor a su apellido, pues el vocablo Grau "[e]s netamente español y por añadidura catalán. Traducido al castellano, ese vocablo equivale a peldaño o tramos que forman parte de una escalera [...]" (Barreda 1959: 11), y las escaleras, si bien sirven para descender a un lugar, son original y principalmente para superar dificultades y elevarse hacia "alturas divinas", de ahí su origen práctico y con fines religiosos.[12]

Referencias

1. Doy las gracias al literato e historiador Jesús Salazar Paiva por haber revisado la versión original del presente artículo.
2. Sin embargo, no es intención del autor del presente artículo rechazar o ignorar lo positivo del sincretismo resultante del mestizaje hispánico en América durante el periodo virreinal. "El pueblo que ignora lo que hay de eterno en el mensaje de la sangre o del espíritu de sus progenitores está destinado a perpetua esclavitud (Belaúnde 2009: 150). "Dos herencias, a la par sagradas, integran nuestro acervo espiritual; y si presentan sendos defectos, ofrecen también correspondientes virtudes y antídotos [...]. El indigenismo exclusivo y frenético, el españolismo obcecado y delirante, no es ya un error lícito" (Riva-Agüero 1960: 22-27).
3. Con un tono conciliador, el poeta Juan Ríos escribió: "Yo no canto el odio estéril ni el recuerdo del odio, pero saludo la fraterna sangre de los héroes y evoco a mi Almirante en el metal azul del cosmos". Canto a Grau, 1946, (Centro Naval del Perú 1984: 183).
4. Como coincidencia coyuntural, la casa donde vivió la familia Grau-Cab(v)ero fue "finca perteneciente a María Josefa Ramírez de Arellano y Baquíjano, esposa del Oidor Gaspar Antonio de Osma y Tricio (1775-1848), trasferida por herencia a Ignacio de Osma y Ramírez de Arellano, luego heredada por sus hijas Osma y Sancho Dávila y finalmente por su nieto José de la Riva Agüero y Osma, Marqués de Montealegre de Aulestia" (Barreda 1959: 30).
5. Ambos reconocidos e influyentes intelectuales estaban separados por principios ideológicos relacionados a la religión y al sistema de gobierno.
6. Su abuelo, José de la Riva-Agüero y Looz Corswarem firmó, como Ministro de Relaciones Exteriores del gobierno de José Pardo y Lavalle, el Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia en 1873.
7. "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el Huáscar no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré". Jorge Basadre, citado por José Agustín de la Puente Candamo (Centro Naval del Perú 1984: 232).
8. Como destaca Eduardo Torres Arancivia, el discurso escrito por Manuel González Prada no fue pronunciado por él, sino por un joven guayaquileño. El objetivo de la reunión fue reunir dinero para recuperar las provincias cautivas de Tacna y Arica (Torres Arancivia 2012: 211).
9. Las diferencias se remontaban al primer gobierno de Augusto B. Leguía, en específico desde el intento de golpe de Estado propiciado por algunos elementos del pierolismo el 29 de mayo de 1909. De la Riva-Agüero simpatizaba con el fundador del Partido Demócrata. El 12 de setiembre de 1911 escribió en El Comercio a favor de la amnistía de los actores del fallido intento de sacar a Leguía del poder.
10. Escribo "agravio doloso", pues el mismo Almirante Grau lo sostiene en la carta que le escribió a su esposa desde el "Huáscar", el 8 de mayo de 1879: "no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente" (Centro Naval del Perú 1984: 433).
11. En una carta de fecha 20 de setiembre de 1879 a su compadre Carlos Elías –figura destacada del conservadurismo limeño de finales del siglo XIX e inicios del XX– sostuvo que: "Si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo" (Barreda 1959: 6).
12. Escaleras en la montaña sagrada de Tai Shan, en la Torre de Babel, en las pirámides de Egipto, en los castillos medievales y demás.

Bibliografía

- Abanto Chani, J. (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 UNMSM.
- Anderson, B. (2007). *Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo.* México: Fondo de Cultura Económica.
- Barreda, F. (1959). *El Caballero de los Mares.* Lima: Edición privada.
- Belaúnde, V. (1983). *Peruanidad* (Quinta ed.). Lima: Fondo del libro del Banco Industrial del Perú.
- Belaúnde, V. (2009). Peruanidad e Hispanidad. En R. Loayza Saavedra, *Pensadores Peruanos del siglo XX frente a la problemática nacional. Antología* (págs. 145-155). Lima: Centro Cultural de San Marcos-UNMSM.
- Centeno, M. (1997). Blood and Debt: War and Taxation in Nineteenth-Century Latin America. *American Journal of Sociology, 102*(6).
- Centro Naval del Perú. (1984). *A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau"* (Tercera ed.). Lima: Ministerio de Marina.
- de la Puente Candamo, J. (2003). *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- de la Riva Agüero y Osma, J. (1996). *Miguel Grau.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú - Instituto Riva-Agüero.
- de la Riva-Agüero, J. (1960). *Afirmación del Perú. Fragmentos de un ideario* (Vol. II). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- de la Riva-Agüero, J. (1975). *Escritos Políticos. José de la Riva-Agüero y Osma.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Delgado, L. (julio-agosto de 1934). Crónica Nacional. *Revista de Marina y Aviación*(4), 493-522.
- Gálvez, J. (setiembre-octubre de 1934). Pindárica a Grau en su primer Centenario. *Revista de Marina y Aviación*(5).
- Gorriti, J. (2010). En Club Nacional, *Coronas Fúnebres en homenaje a la gloria del Almirante Grau* (págs. 29-143). Lima: Club Nacional.
- Mc Evoy, C. (1999). Forjando la Nación: usos y abusos del paradigma republicano. En *Forjando la Nación. Ensayos sobre historia republicana* (págs. 189-245). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú / The University of the South, Sewanee.
- Prado, J. (1941). *Estado Social del Perú (Estudio Histórico-Sociológico).* Lima: Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú. Librería e Imprenta GIL S.A.
- Rey de Castro Arena, A. (2008). *El pensamiento político y la formación de la nacionalidad peruana, 1780-1820.* Lima: Fondo editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Post-Grado, UNMSM.
- Romero Pintado, F. (1984). *Grau: Biografía Lírica.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
- Sanders, K. (1997). *Nación y Tradición. Cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930.* Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú / Instituto Riva-Agüero/ Fondo de Cultura Económica.
- Torres Arancivia, E. (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).


"GRAND ADMIRAL MIGUEL GRAU"
PIURA - PERÚ
1834 - 1879
INMORTAL WARRIOR OF THE PACIFIC SEA
HONORABLE MAN
CONGRESSMAN OF THE REPUBLIC OF PERÚ
PIONEER OF HUMAN RIGHTS IN THE AMERICAS
INAUGURATION
"AVE ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
DADE COUNTY
MR. JAVIER SOUTO COMMISSIONER
PERUVIAN CLUB OF FLORIDA
MR. EDUARDO CHAVEZ PRESIDENT
PERUVIAN NAVY
ADM. ALFREDO ARNAIZ COMMANDER GENERAL
RADM JAVIER BRAVO NAVAL ATTACHE
Miami, April10, 1994

Grau y los 20 años del homenaje realizado en Miami como Precursor del Derecho Humanitario



Vicealmirante
JAVIER BRAVO VILLARÁN



En 1864, el Consejo Federal suizo reunió una Conferencia Diplomática en Ginebra, en la cual participaron delegados plenipotenciarios de 16 países, que redactaron el "Convenio de Ginebra para mejorar la suerte que corren los militares heridos de los ejércitos en campaña"[1], firmado el 22 de agosto del mismo año y ratificado en el transcurso de los años siguientes por la casi totalidad de los Estados. Se ha actualizado de manera significativa en los años 1906, 1929 y 1949. Está ligado al Comité Internacional de la Cruz Roja, cuyo origen data de 1863. El objetivo único del CICR ha sido siempre prestar protección y asistencia a las víctimas de los conflictos y enfrentamientos armados.

En 1868, la Convención de Ginebra se amplió e incluyó, el 20 de octubre, artículos adicionales referentes a la Marina[2]. El Perú aceptó las condiciones de la Convención de Ginebra mediante documento fechado el 2 de mayo de 1879, firmado por el presidente Mariano Ignacio Prado y el Ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Felipe Paz Soldán. Esta adhesión consideró tanto a la Convención de Ginebra original del 22 de agosto de 1864, cuanto los artículos adicionales de 1868, referentes a la Marina.

Chile adhirió a la Convención de Ginebra de 1864 a través de documento firmado el 28 de junio de 1879 por el presidente Aníbal Pinto y el ministro de

Justicia Jorge Huneeus, en sus considerandos incluye que el Perú ha manifestado ya su adhesión; en dicho documento acuerda y decreta que el Gobierno de Chile acepta aplicar en la guerra que viene sosteniendo con el Perú los ocho artículos del Convenio de Ginebra, fecha 22 de agosto de 1864, que luego copia a la letra. No incluyó los artículos adicionales referentes a la Marina adicionados en 1868.



Oleó que representa el Combate de Iquique.

Por consiguiente, durante la "Guerra del guano y el salitre", Perú y Chile eran adherentes de la "Convención de Ginebra de 1864". Solo el Perú incluyó la extensión que se hizo en 1868 de los artículos referentes a la Marina.

En la campaña naval, la escuadra al mando del Capitán de Navío Miguel Grau, cumplió a cabalidad, por convicción de su Comandante, con el compromiso internacional adquirido por el Gobierno peruano a través de la "Convención de Ginebra de 1864" y los posteriores artículos adicionales referidos a la Marina.

La vida del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, ha motivado y motiva el estudio e investigación no solo por parte de historiadores, sino de profesionales de diferentes disciplinas, académicos, artistas de diversas formas de expresión, estudiantes universitarios, escolares y ciudadanos en general, tanto del Perú como de otras latitudes cercanas y lejanas a nuestro país.

En el combate naval de Iquique, el "Huáscar", luego de vencer a la corbeta "Esmeralda", por orden de Grau se procedió a recoger del mar a 62 náufragos de su dotación y, con ellos a bordo, se enrumbó en demanda de la "Independencia", que estaba frente a Punta Gruesa, para ayudarla en el apresamiento de la "Covadonga" que, al avistar a la temida nave, se dio a la fuga, no sin antes, por orden de su Comandante, el Capitán de Corbeta Carlos Condell de la Haza, causar arteramente la muerte de algunos de nuestros indefensos compatriotas de la nave encallada.

En su campaña triunfal, el "Huáscar" recorrió puertos, destruyendo lanchas y medios de movilidad, apresando transportes, manteniendo en jaque a la es-

cuadra chilena; uno de sus éxitos más notables fue la captura del transporte "Rímac", que llevaba a bordo aprovisionamiento logístico, y al regimiento "Carabineros de Yungay", al mando del Coronel Manuel Bulnes, que mandó izar la bandera blanca en señal de rendición, lo cual Grau respetó. En esta operación se capturó importante avituallamiento del ejército chileno.

En todas las incursiones del glorioso "Huáscar", su tripulación cuidó siempre de actuar con hidalguía ante el enemigo indefenso, al igual que con las dotaciones de buques no artillados, y sobre todo evitaba bombardear poblaciones para no lastimar a sus habitantes. En el mes de julio de 1879, la exitosa campaña naval de la escuadra peruana y la captura del transporte "Rímac", desencadenaron una grave crisis de gobierno en Chile, que ocasionó cambios en el gabinete ministerial y el relevo del Comandante de la escuadra enemiga.

Un texto que recoge la opinión sobre la guerra de un severo crítico e intelectual de la época, es el texto "Grau" de Manuel Gonzáles Prada, que es parte de su ensayo "Pájinas libres"[3], dice:

> "Humano hasta el esceso, practicaba jenerosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera [...] hoi mismo, al recordar la saña implacable del chileno vencedor, deploramos la exajerada clemencia de Grau en la noche de Iquique [...] para comprenderle i disculparle, se necesita realizar un esfuerzo [...] acallar las punzadas de la herida entreabierta [...] ver los acontecimientos desde mayor altura [...] entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir [...] sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas i ahorrar dolores".

"El caballero de los mares", vieja expresión que recoge uno de los rasgos de personalidad de Grau ligado a su forma de combatir y tratar al belicoso adversario, resume la hidalguía que imprimió frente al enemigo indefenso; ello motivó en el fragor de la "Guerra del guano y el salitre" que algunas voces al interior de la nación demandaran fuera más determinante en sus acciones; actualmente esta opinión es usada, eventualmente, en forma mediática por personas o medios para llamar la atención en temas relacionados a la Guerra con Chile; sin embargo, su tendencia es a extinguirse.

Esta, quizá, poco comprendida actitud liderada por el Capitán de Navío Miguel Grau en la campaña naval de la "Guerra del guano y el salitre", fue sustento para superar un obstáculo aparentemente infranqueable que permitió llevar

adelante una iniciativa del "Club Peruano de la Florida" en el año 1993, cuando su presidente, don Eduardo Chávez Rebosio, propuso, con la participación del Comisionado del Condado de Dade, don Javier Souto, rendirle homenaje designando a una calle con el nombre de "Almirante Miguel Grau", así como instalar un busto; iniciativa que tuvo la aprobación y apoyo del entonces Comandante General de la Marina, señor Almirante don Alfredo Arnaiz Ambrosiani.

En el debate suscitado entre los comisionados del Condado, algunos de ellos consideraron que no era conveniente poner el nombre a una calle de Miami de un oficial extranjero que combatió en una guerra y, como era natural, había causado la muerte de seres humanos por acción bélica. Esta situación fue planteada al Agregado Naval a la Embajada del Perú en Estados Unidos de América, quien preparó como sustento para superar la situación, la actitud de Grau durante la campaña naval y principalmente en el combate de Iquique, cuando salvó a 62 náufragos de la corbeta chilena "Esmeralda", esto fue presentado y adecuadamente defendido por el Comisionado Souto y nuestros compatriotas.

Dedicatoria en placa
de recuerda
"Grand Admiral Miguel Grau
Piura - Perú

1834-1879
Inmortal Warrior of the Pacific
Sea, Honorable Man
Congressman of the Republic of
Peru, Pioneer of Human Rights
in the Americas
Inauguration
"Ave. Almirante Miguel Grau"
Dade County
Mr. Javier Souto Commissioner
Peruvian Club of Florida
Mr. Eduardo Chavez President
Peruvian Navy
Adm. Alfredo Arnaiz
Commander General
RADM Javier Bravo Naval
Attache
Miami, April 10, 1994".

Finalmente, la Junta de Comisionados de Miami-Dade County aprobó el 16 de diciembre de 1993, la "Resolución Avenida Almirante Grau", por la cual se designó a 16 cuadras (88 Street hasta la 72 Street) de la 137 SW Av., bajo el nombre de: "Almirante Miguel Grau Av.", donando la Marina de Guerra el busto que se instaló.

El 10 de abril de 1994, se inauguró la flamante avenida en Kendall, realizándose una ceremonia y desfile con la participación de Pro Marina-Filial Miami, una delegación del Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos de América, todas las instituciones peruanas del sur de la Florida y algunas latinoamericanas.



Placa en honor al Héroe.

Veinte años después, con ocasión de cumplirse 180 años del nacimiento del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, el 27 de julio de 2014, se realizó en Miami una ceremonia conmemorativa ante su busto, asistiendo el Comisionado Javier Souto; el Past Presidente del Club Peruano de la Florida, Eduardo Chávez Rebosio; el Agregado Naval a la Embajada del Perú en Estados Unidos de América, Contralmirante Cristian Lindley Ruíz, y la comunidad peruana en Miami.

Estos hechos nos llevan a incursionar en una faceta del Almirante Grau que en la actualidad nos muestra cómo se adelantó a su época y, en coincidencia con las novísimas normas del Derecho Internacional de la época relacionadas con la guerra, contenidas en la "Convención de Ginebra" de 1864, que fueran complementadas en 1868 con los artículos referidos a la Marina, nos hacen ver que quizá fue el primero en el mundo que las aplicó en el contexto de la campaña naval en una guerra declarada, convirtiéndose así por su grandeza en "Precursor del Derecho Internacional Humanitario". Profundizar el tema y buscar el reconocimiento formal tanto nacional como internacional de este singular matiz de la personalidad del Almirante Grau, corresponde a las instituciones históricas, historiadores y a la consideración del Comité Internacional de la Cruz Roja, como entidad promotora de los Convenios de Ginebra y encargada de hacerlos cumplir.

Referencias

1. Manual del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, 13ª edición, 1994.
2. http://cavb.blogspot.com/2012/02/convencion-de-ginebra-de-1864-para.html
3. "Grau" (1885), Manuel González Prada "Pájinas libres" (1894).
4. Monumento al Gran Almirante Miguel Grau, Condado de Dade, Miami-Florida, USA.
5. Placa ubicada en la sede institucional de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, en la ciudad de Lima.



Un Ensayo: Cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima



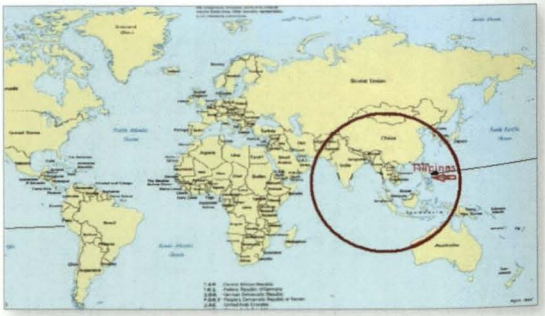
Contralmirante
JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI

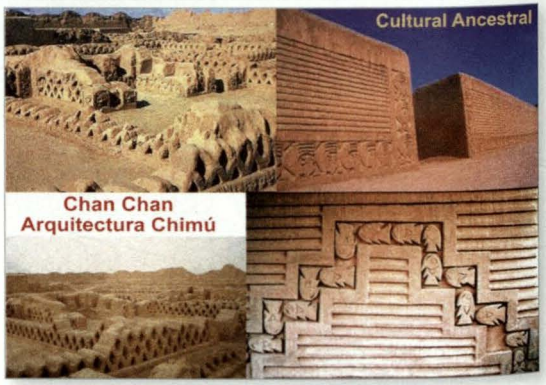


Introducción:

1. Permítanme plantear un supuesto válido y básico: el que seamos ancestralmente una población marítima, a partir de los siguientes dos conceptos.
   - Lo sugiere la Teoría del explorador noruego Thor Heyerdahl (1914-2002), a través de su famosa aventura vivenciada mediante la travesía realizada a bordo de la balsa "Kon Tiki". Su propósito era demostrar que pobladores procedentes de Sudamérica podrían haber llegado a la Polinesia en tiempos precolombinos; la posibilidad de que el poblamiento de la Polinesia se hubiese realizado por vía marítima desde Sudamérica, en balsas idénticas a la "Kon Tiki" y navegando usando solo las mareas, corrientes y fuerza eólica. Esta teoría no ha terminado de ser aceptada científicamente y ha sido considerada solo como una especulación sobre contactos transoceánicos precolombinos.
   - Pero, tenemos más hechos que sí prueban la propia realidad marítima de nuestras culturas preincas, como se puede apreciar en la arquitectura chimú en Chan Chan, donde nos demuestran que conocían las corrientes

marinas, las mareas y las olas, que eran una cultura que dependía de sus conocimientos marítimos y de la explotación del mar para alimentarse, y que sabían cuando se iba a presentar un "Fenómeno del Niño" por la aparición de algunas especies en los lechos marinos de su litoral.





- Al respecto, permítanme la primera pregunta... ¿Podemos aceptar que nuestra Cultura Marítima es ancestral? Si vuestra respuesta es "SÍ", entonces permítanme la segunda y tercera preguntas... ¿Dónde está nuestra actual Conciencia Marítima Nacional?... y ¿nuestros Intereses Marítimos hacia dónde apuntan o los hacemos apuntar?

2. Al respecto, y usando la terminología antes citada, definamos: (Fuente: IEHMP)

   - Intereses Marítimos: Expresión del deseo colectivo nacional de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos con el desarrollo de actividades en campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, para contribuir al permanente bienestar y Seguridad Nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Incluye aguas interiores de interés y zonas costeras de influencia. Componente de desarrollo del Poder Marítimo, expresada por el conjunto de capacidades y medios de la Nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo como vías de comunicación y como fuente de recursos naturales.
   - Cultura Marítima: Es el cómo reacciona el pueblo ante los fenómenos y hechos políticos vinculados con el mar; el cómo la población conoce, evalúa, enjuicia el desarrollo de la acción política de las instituciones públicas o privadas como País Marítimo; cómo plantea y opta por alterna-

tivas, ofrece soluciones sustentadas y razonables a problemas comunes y establece criterios para la selección de dirigentes.

- Conciencia Marítima: Desarrollo cognoscitivo en la población de un país sobre sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas al mar. Comprensión, asimilación y vivencia del país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos con el Ámbito Marítimo Nacional. Conocimiento de la población del medio acuático (mar, ríos, lagos), sobre las posibilidades para su uso y explotación en la diversidad de formas, pesca, minería, transporte, servicios. Conocimiento reflexivo y profundo de todo aspecto sobre el mar que, interiorizado en la población, interviene o afecta el Desarrollo y la Seguridad de una Nación. Compenetración del Estado y la Nación con el conocimiento claro y profundo de todo aspecto sobre el Ámbito Marítimo, que interviene o afecta el bienestar y Seguridad de la Nación, la comprensión de la importancia de su uso y control.
- ¿Estamos de acuerdo con estas tres definiciones, verdad?

A.- ***Hechos que influyen en la Situación:*** ¿Tenemos claro cuáles son los hechos que influyen en la situación dada de "cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima"? Planteemos de buena fe una relación de nueve Hechos, de los cuales trabajaremos inicialmente tres:

1. *Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú:*

- El legado y el ejemplo permanentes de nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau Seminario referido en propias frases del autor del presente artículo:
- "El significado y trascendencia de Grau, es que no solo pertenece al patrimonio naval, sino al patrimonio nacional; personifica al arquetipo de valores y actitudes del Perú. En Angamos no solo se pierde al marino: se pierde al hombre digno y virtuoso. Grau es más grande cuando se le aprecia desde su condición humana, con los valores positivos que él personifica: héroe y guerrero inmortal del Pacífico, hombre honorable, pionero de los Derechos Humanos en América, destacado diputado de la República por Paita, padre y esposo ejemplar, extraordinario profesional del mar, gran patriota, ciudadano ejemplar y mejor amigo. Internalizó perfectamente la importancia del mar y los intereses marítimos de la Nación hasta el sacrificio de su vida. Es el 'Caballero de los Mares'... es el 'Peruano del Milenio'. Marinos: ¡Seguid su ejemplo!".
- *"Al respecto, el Gran Almirante Miguel Grau nos brinda siempre un mensaje trascendente, en particular, en la siguiente frase vigente ayer, hoy y siempre: "La Civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo, donde quiera que*

arribe un buque lleva un germen de progreso, las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidas por el mundo por medio de la navegación y por ella las Naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común", Noviembre 1887. Capitán de Navío Don Miguel Grau Seminario siendo Comandante General de la Marina.



2. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Marítima. Encontramos los instrumentos base sobre:



- Marina Mercante Nacional: Se establece en el Reglamento de la Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional (Ley Nº 28583), Capítulo III Marina Mercante Nacional, Artículo 05.- La Marina Mercante Nacional:
- "La Marina Mercante Nacional comprende los buques de bandera nacional, los centros de formación profesional en Marina Mercante, el capitán, los oficiales y la tripulación peruanos, los servicios de transporte acuático y las actividades conexas, así como la industria de la construcción naval y servicios conexos y el empresariado dedicado a esta actividad".
- Autoridad Portuaria Nacional – APN: En su portal web nos permite apreciar su Plan Estratégico Institucional 2012–2016 "Servicio de Consultoría para el Diseño, Capacitación (Coaching) e Implementación de un Sistema Integral de Gestión Estratégica basada en el Balanced Scorecard" donde en sus "Procesos operativos de la Cadena de Valor" establece lo siguiente:
- "Proceso: Capacitación; Objetivo: Gestionar el conocimiento en materia portuaria, desarrollar la capacitación de los recursos humanos del Sistema Portuario Nacional; y promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible; Productos: Identificación de las necesidades de capacitación del trabajador portuario. Conducir y coordinar los programas de formación, capacitación y entrenamiento de los trabajadores, funcionarios y ejecutivos del SPN. Supervisión y fiscalización de la capacitación portuaria brindada por terceros; Responsable Directo: Capacitación".

3. Sobre el Proceso de la Política Nacional y Marítima para "Construir nuestro futuro": Consideremos los siguientes conceptos involucrados:

   - Necesidad Colectiva: Sentimiento de carencia e insuficiencia histórica, sentida y generalizada en una Nación como conjunto humano; de gran importancia para su existencia y desarrollo. Infraestructura de requisitos para la vida social: se caracteriza por ser medible, determinable, definida, variable en el tiempo y espacio; puede determinarse con gran consenso. Será aspiración si asume nivel de expectativa. Necesidades Básicas: Alimentación, Trabajo, Educación, Salud, Vivienda, Seguridad. Otras Necesidades: Transporte, Recreación, Autorrealización.
   - Intereses Nacionales: Expresión de deseos colectivos de la Nación generados por sentimientos de satisfacción de necesidades básicas colectivas. Intereses Vitales: carácter imperativo, reposan en valores trascendentales y perdurables, condiciones existenciales de la sociedad.
   - Aspiración Nacional: Proyección colectiva en la conciencia del pueblo de una necesidad de carácter nacional. Un Interés Nacional proyectado en la conciencia colectiva de la Nación es una Aspiración Nacional. Intereses Nacionales que por su importancia generan anhelos colectivos, históricamente sentidos por la Nación y que se reflejan en la Conciencia Nacional, deben incorporarse como Objetivos Nacionales.
   - Objetivos Nacionales: Expresión de intereses y aspiraciones vitales que la Nación busca satisfacer en un periodo de su existencia. Resulta del "Bien Común". Objetivo Institucional: Resultado que se establece para cumplir la Misión de la Institución, derivada de su Visión. Objetivo Marítimo: Resultado institucional buscado en el Ámbito Marítimo, que implica la existencia de una Aspiración o Interés por satisfacer una Necesidad, con el logro u obtención de ese resultado, mediante la acción coordinada de grupos humanos.
   - Política Marítima: Es el ejercicio del poder del Estado para satisfacer los Intereses Marítimos Nacionales, para establecer y lograr los Objetivos Marítimos Nacionales, Objetivos Marítimos del Proyecto Nacional y Objetivos Marítimos del Proyecto de Gobierno y poner en vigencia normas que orienten su logro.

4. Mediante el Anexo 01 al presente artículo, planteamos otros seis (06) Hechos que influyen en el tema del presente artículo (Situación), del (04) al (09), que por su extensión los dejaremos para opinar en otra oportunidad, siempre buscando motivar al lector y generar su propia opinión; pero, sugeriremos la orientación de su Análisis.

- Gobernanza y Motivación.
- Realidad y sus Componentes.
- Poder, Intereses y Potencial Marítimos.
- Cultura y Conciencia Marítimas.
- Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimos.
- Estrategia, Doctrina y Planeamiento.

B.- Análisis: Analicemos los tres (03) primeros Hechos planteados que influyen en el cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú en su calidad y condición de Nación Marítima.

1. Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú:
   - Busquemos interpretar correctamente la frase de Grau, donde y cuando se refiere evidentemente a las causas y consecuencias de ser una Nación Marítima y a los grandes beneficios que brinda este estatus a través del transporte marítimo.
   - De esas palabras vigentes, entendamos como:
     - (a) Causas: Poseer (a) una Marina Mercante fuerte y (b) un gran puerto moderno y con gran movimiento (... ¿y por qué no varios?); esto sería alcanzar los objetivos marítimos en cuanto al Poder e Intereses Marítimos, debiéndolos tener claros para consolidarlos en un plazo determinado por las respectivas autoridades del sector; y
     - (b) Consecuencias: Poder alcanzar el Desarrollo y Progreso nacional, regional y global. En nuestro caso, el Perú, que entre otros recursos nacionales tiene un gran potencial, pues es un país inmensamente rico y privilegiadamente geográficamente por su posicionamiento, a través del "saber, querer y poder" para usar ese Poder Marítimo, de tener Conciencia y Cultura Marítimas arraigadas y cultivadas a nivel nacional.

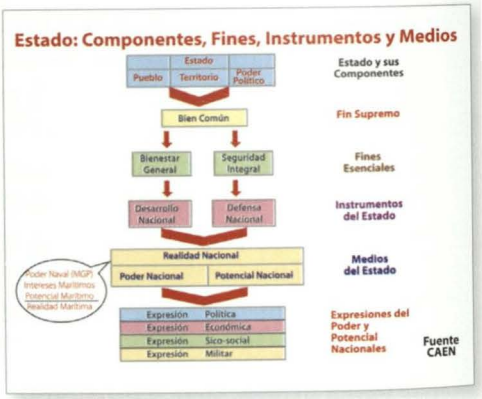
2. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Marítima: Para consolidar los Recursos Humanos de la Marina Mercante y Puertos Nacionales, se tiene los instrumentos base, respectivamente la Ley y Reglamento para la primera y el Plan Estratégico para los segundos; pero, debemos ir más allá, a cómo se educarán y formarán esos futuros eficientes y eficaces líderes y colaboradores. En este sentido planteamos:

- Docencia: El contribuir con el Perú como Nación Marítima y con sus Intereses Marítimos debe ser prioritario en la educación y formación profesional de los futuros líderes (a mediano plazo) de este ámbito, dónde y cuándo debemos asumir el compromiso de ejercer docencia y trabajar para un cambio cultural en el que nuestras creencias y percepciones nos lleven a un mejor conocimiento de nuestra Realidad Marítima y que, en este proceso, podamos internalizar valores positivos y normas de vida que nos refuercen en un ciclo positivo sobre el mejor y mayor conocimiento del tema en nuestra sociedad y donde debemos reforzar el posicionamiento del Perú.
- Experiencia Personal: En mi caso, he visto pasar promociones de egresados de la UTP (Ingeniería Marítima) y de la ENAMM, a quienes se les entregaron las herramientas profesionales basadas en valores y actitudes positivas para que enfrenten cada situación que se presente en la vida, condición que me brinda gran motivación personal y que me ha dado la gran satisfacción de ser padrino de una Promoción ENAMM y dos Promociones UTP.

3. Sobre el Proceso de la Política Nacional para "Construir nuestro futuro": Objetivos Nacionales

- Ilustrado a través de los dos (02) siguientes gráficos tomados del Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN como fuente, que se explican por sí solos. El claro conocimiento sobre el Estado y sus componentes, de los Fines Supremo y Esenciales, de los Instrumentos y Medios del Estado, de sus expresiones en sus distintos ámbitos permiten percibir la Realidad Nacional en su real dimensión y, a partir de ese conocimiento, plantear las Necesidades, Intereses y Aspiraciones de la Nación, para finalmente establecer los Objetivos Nacionales.
- Al plantear cada Hecho y hacer su respectivo Análisis, se genera en forma natural y como ilustración de un objetivo institucional alcanzado, el logro (en proceso de construcción) del Buque Escuela a Vela BAP "Unión" para nuestra Marina de Guerra del Perú, como Objetivo Institucional Marítimo, anhelo generacional desde hace mucho tiempo. Recordemos la Ley Nro. 24094 del 21 de diciembre de 1984 durante el segundo gobierno del presidente Fernando Belaúnde Terry, que consideraba en su primer artículo "de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un Buque Escuela a Vela, que reúna las características técnicas que la propia Institución indique".

4. El correspondiente Análisis a los Hechos del (4) al (9) se encuentran planteados a manera de preguntas en el Anexo 01, con el propósito de motivar una reflexión personal sobre cada uno de ellos. Al respecto, sinceramente se espera y desea que las respuestas sean afirmativas y constructivas.



C.- Conclusiones: Sobre los tres primeros hechos planteados y analizados sobre cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima.



5. Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú: Conclusión muy simple y al alcance de nuestras propias manos. Grau nos compromete a ser competentes en el saber, querer y poder para usar nuestro Poder Marítimo de internalizar y consolidar nuestra Conciencia y Cultura Marítimas a nivel nacional y de contribuir con nuestros Intereses Marítimos. Depende de nosotros mismos, de los peruanos y de aquellas instituciones académicas que asuman y acepten el reto de mantener vigente la frase de nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau.

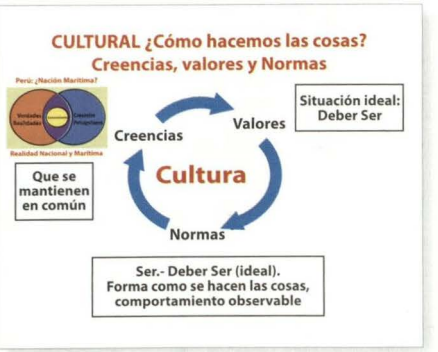
1. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Nacional Marítima:

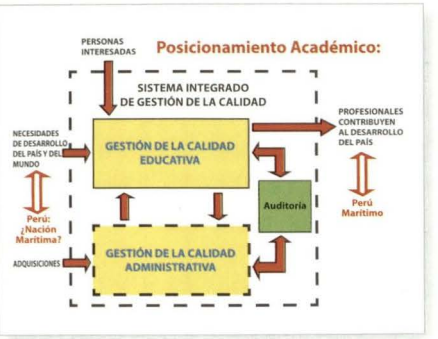
   • A mayor conocimiento, mejor percepción y creencias sobre la Realidad y la Verdad en el ámbito marítimo: Convencido de que la educación permitirá a nuestra sociedad tener una "cultura marítima fuerte", con creencias y percepciones más precisas sobre la Realidad Marítima, que permita distinguir lo correcto de lo que no lo es; con buenas tradiciones, costumbres y usos basados en valores positivos, y con normas a cumplir que refuercen nuestra Cultura y Conciencia Marítimas, para no ser vulnerables

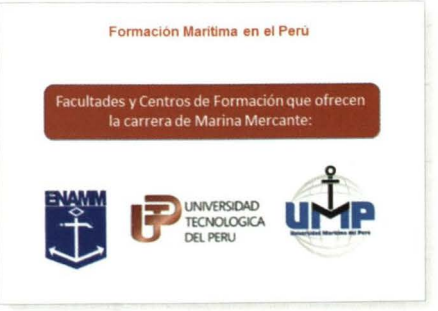
a conceptos contrarios (corrupción, sofismas, herejías, intereses subalternos, subversión y delincuencia), con el propósito de desarrollar una Cultura Marítima fuerte y resistente al impacto de posibles acciones contrarias y en condición de optimizar nuestro propio círculo virtuoso "creencias–valores–normas", adaptándonos rápidamente al cambio y a las nuevas realidades propias de la globalización.

- Debemos buscar un efecto multiplicador: Es necesario arraigar una Cultura Nacional Marítima que incluya internalizar Realidad, Poder y Potencial, Conciencia y Cultura Marítimas, desde las propias creencias y percepciones sobre nuestra Realidad Marítima Nacional, donde fluyan los valores positivos (deber ser = ideal) que permitan establecer normas a cumplir por sus líderes y profesionales, para llevar desde el ser actual (como somos hoy) a ese deber ser o ideal en el futuro cercano. El proceso debe ser un cambio cultural positivo, de formación permanente, iniciado en el hogar, continuando en el colegio y la universidad; pero, se presentan muchas debilidades y pocas fortalezas. En colegios y universidades, el ejercer la docencia puede contribuir a darle un efecto multiplicador positivo; pero, ¿cuántos docentes aceptan este reto, no solo de enseñar sino principalmente



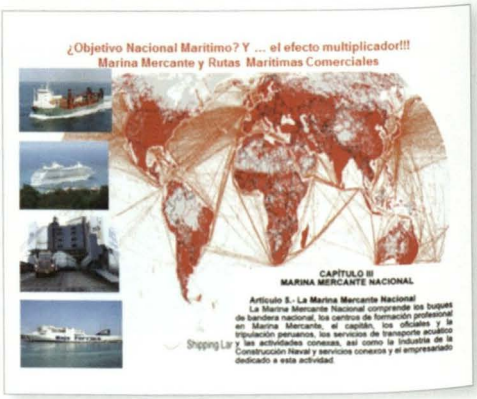






de educar? Es aquí donde debemos aportar para que la juventud estudiante de todos los pregrados marítimos (ENAMM, UTP, UMP, ESNA, incluso el CITEN) pueda ser orientada correctamente. No se deben comportar como instituciones en competencia y que generan interferencia mutua, sino como organizaciones complementarias trabajando en equipo para desarrollar un Perú Marítimo.





2. Sobre el Proceso de la Política Nacional para "Construir nuestro futuro": Objetivos Nacionales:

   - Plantear como Objetivos Nacionales Marítimos, de necesidad pública e interés nacional, el lograr que el Callao sea un Puerto Hub y la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, condición que permitirá establecer criterios unificados para la toma de decisiones diarias a cada organización marítima estatal y privada y para contribuir con los Intereses Marítimos del Perú en su calidad y condición de Nación Marítima.

3. Las Conclusiones sobre los planteamientos de Hechos y Análisis del (4) al (9) están pendientes para una nueva oportunidad.

D.- Recomendación Única: Para posteriormente poder parafrasearlo, permítanme citar al recordado presidente de EE. UU. John F. Kennedy, quien seguramente por sus ideas revolucionarias (en otras palabras: ideas distintas) fuera asesinado en Dallas - Texas, EE. UU., el 22 de noviembre de 1963. Él había manifestado la siguiente frase, considerada un llamado a la conciencia y cultura de EE. UU: "No te preguntes qué puede hacer tu país por ti; pregúntate qué puedes hacer tú por tu país". Parafraseando esta extraordinaria sentencia, llamemos a nuestra conciencia y cultura marítima nacional, expresando: "Líderes y Colaboradores, Profesionales y Técnicos del Ámbito Marítimo Nacional: No te preguntes qué puede hacer tu

Nación Marítima por ti; pregúntate qué puedes hacer tú por tu Nación Marítima".

Reflexión Final: Permítanme concluir este artículo con las frases acuñadas en nuestra querida y gloriosa Marina de Guerra del Perú sobre nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau: "Somos Grau, seámoslo siempre" y, por supuesto "... sigamos su ejemplo".

Anexo 01 al Ensayo "Cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima":

A.- Hechos: Presentemos otros seis Hechos que influyen en el tema del presente artículo (Situación), que por su extensión los dejaremos para opinar en otra oportunidad, siempre buscando motivar al lector y generar su propia opinión.





1. Sobre Gobernanza y Motivación:
   - Gobernanza y Gobernanza Marítima: Esta última como el arte o forma de gobernar, cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la Sociedad Civil y el Mercado de la Economía.
   - Motivación: Proceso, consciente o no, que predispone a grupos sociales o individuos a realizar acciones en función de objetivos dados que satisfagan sus necesidades. Supone la relación directa de una necesidad percibida para que la satisfaga y permita orientar la energía de los individuos para alcanzarlos.
2. Sobre Realidad y sus Componentes:
   - Realidad Nacional (Poder Nacional + Potencial Nacional) y Realidad Marítima (Poder Marítimo + Potencial Marítimo): Esta última como parte de la Realidad Nacional que comprende al mar y aguas continentales navegables; incluye ámbitos lacustre y fluvial y todo medio existente en estos

ámbitos cuyo uso contribuye al logro de objetivos nacionales. Sus componentes son el Poder Marítimo y el Potencial Marítimo.

- Componentes de la Realidad Nacional (Colectividad Nacional, Ámbito y Cultura Nacional) y Realidad Marítima; esta última desagregada en Colectividad Nacional Marítima (Entidad social vinculada al mar) + Ámbito Marítimo (Espacio que ocupa la Realidad Marítima) + Cultura Marítima (Expresiones que la Realidad Marítima crea e institucionaliza en su desarrollo histórico).

3. Sobre Poder, Intereses y Potencial Marítimo:

- Poder Marítimo: Parte del Poder Nacional, capacidad del Estado para contribuir al logro del bienestar y la seguridad de la Nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. Expresión de la capacidad integral de todo medio de la Nación en una etapa dada, en su acción de proyección política, militar, económica y social del quehacer marítimo, fluvial y lacustre. Componente del Poder Nacional, todo medio que dispone el Estado y la Nación en el ámbito marítimo, para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos y organizar sus fines, pese a obstáculos y oposiciones internos y externos en un momento dado.
- Poder Naval: Expresión militar de la capacidad del Poder Marítimo para: (a) En Paz: Proteger los derechos de la Nación y la propiedad, repeler y/o disuadir la agresión y apoyar la Política Nacional. (b) En Guerra: Ganar y mantener el control del mar a fin de asegurar su uso continuo, negándoselo al enemigo e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de Objetivos Marítimos de Desarrollo. Integrante del Poder Marítimo y el Poder Nacional. Expresión de la capacidad de la Nación para accionar la fuerza del Poder Marítimo. Todo medio por el que la Nación extiende su Poder Militar al mar para garantizar su uso propio y negarlo al enemigo. Componente del Poder Marítimo, constituido por la integración de medios de naturaleza predominantemente militar en el ámbito marítimo, de los que el Estado y la Nación disponen para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos, realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos en un momento dado.
- Intereses Marítimos: Expresión del deseo colectivo nacional de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos con el desarrollo de actividades en campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, para contribuir al permanente bienestar y Seguridad nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Incluye aguas interiores de interés y zonas costeras de influencia. Componente de desarrollo del Poder Marítimo, expresada por el conjunto de capacidades y medios de

la Nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo como vías de comunicación y como fuente de recursos naturales.

- Potencial Marítimo: Parte del Potencial Nacional, todo medio en situación de latencia relacionado con el ámbito marítimo y susceptible de incorporarse al Poder Marítimo en un momento dado.
- Potencial Naval: Parte del Potencial Marítimo del campo de la Seguridad, susceptible de incorporarse al Poder Naval en un plazo.

4. Sobre Cultura y Conciencia Marítima:

- Cultura Marítima: Reacción del pueblo ante fenómenos y hechos políticos vinculados con el mar; cómo la población conoce, evalúa, enjuicia el desarrollo de la acción política de las instituciones públicas o privadas como País Marítimo; cómo plantea y opta por alternativas, ofrece soluciones sustentadas y razonables a problemas comunes y establece criterios para la selección de dirigentes.
- Conciencia Nacional y Conciencia Marítima: Esta última como el desarrollo cognoscitivo en la población de un país sobre sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas con el mar. Comprensión, asimilación y vivencia del país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos al Ámbito Marítimo Nacional. Conocimiento de la población del medio acuático (mar, ríos, lagos), sobre las posibilidades para su uso y explotación en la diversidad de formas, pesca, minería, transporte, servicios. Conocimiento reflexivo y profundo de todo aspecto sobre el mar que, interiorizado en la población, interviene o afecta el Desarrollo y la Seguridad de una Nación. Compenetración del Estado y la Nación, sobre el conocimiento claro y profundo de todo aspecto sobre el Ámbito Marítimo, que interviene o afecta el bienestar y Seguridad de la Nación, la comprensión de la importancia de su uso y control.

5. Sobre Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimo:

- Comercio Marítimo: Actividad marítima de interés nacional, razón de ser de gran parte de la actividad acuática y de la existencia del transporte marítimo, buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, organismos internacionales, autoridades y servicios portuarios, sistemas de conferencia, etc.; es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, genera riqueza. Razón de la existencia de un Poder Naval, para garantizarlo y protegerlo.

- Comunidad Marítima: Conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar.
- Industria Marítima: Conjunto de operaciones materiales ejecutadas para obtener, transformar o transportar uno o varios productos naturales o sustitutos entre sí (actividades productivas no militares) relacionadas con el desarrollo marítimo nacional.
- Trabajo Marítimo: Labor de embarque, desembarque, trasbordo y movilización de carga en naves mercantes, de muelle a nave o viceversa, y en bahía, realizados en puertos marítimos, lacustres y fluviales por personal de estibadores.
- Transporte Marítimo: Factor importante en el Desarrollo Nacional, 90% del comercio exterior en la mayoría de países se realiza por el mar. Importante productor de divisas; es el medio más económico para transportar carga a grandes distancias. Actividad integradora de naciones.

6. Sobre Estrategia, Doctrina y Planeamiento:

- Estrategia Marítima: Uso del Poder Marítimo y Poder Naval (MGP), en apoyo del Interés Nacional y ejecución de la Política Nacional.
- Estudio Estratégico Marítimo: Análisis estratégico de los intereses en juego, para tomar decisiones sustentadas en criterios de fuerzas competitivas sobre el ámbito marítimo.
- Doctrina Marítima: Principios y su teoría, que aplicada al medio acuático, considerando características y peculiaridad, generan métodos y procedimientos que norman las acciones destinadas a lograr un fin. Disciplina del conocimiento que estudia las expresiones culturales que influye y fundamenta la actividad humana en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.
- Planeamiento, Planeamiento Estratégico y Planeamiento Estratégico Marítimo: Esta última como la expresión del proceso por el cual una organización prevé su futuro y desarrolla procedimientos y operaciones para alcanzar su visión institucional en el ámbito marítimo, a través de la formulación de un plan tangible que materialice el pensamiento en una acción estratégica efectiva. Sirve para "Construir nuestro futuro".

B.- Análisis: Se plantea a manera de preguntas, con el propósito de motivar una reflexión personal sobre cada una de ellas. Al respecto, sinceramente se espera y desea que las respuestas sean afirmativas y constructivas.

1. Sobre Gobernanza y Motivación: ¿La motivación para alcanzar los objetivos, metas y fines sobre nuestra Realidad Marítima corresponde a la Misión de todas nuestras Autoridades en beneficio del Desarrollo Marítimo y, en consecuencia, del Desarrollo Nacional?

2. Sobre Realidad y sus Componentes: ¿Nuestro conocimiento y percepciones son los mismos, entendemos la misma Misión para esa Realidad y sus componentes, o hay intereses distintos?

3. Sobre Poder, Potencial e Intereses Marítimos: ¿Tenemos y aceptamos los mismos conceptos y los empleamos con propiedad en beneficio de nuestra Cultura y Conciencia Marítimas, en particular de los Intereses Marítimos Nacionales?

4. Sobre Cultura y Conciencia Marítimas: ¿Se basan en el conocimiento de nuestra Realidad Marítima, que nos permite una percepción muy cercana a esa realidad y que nos permitirá tener creencias, valores y normas marítimas adecuadas? ¿Nuestra población está involucrada y se siente impactada por sus resultados?

5. Sobre Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimos: ¿Se ejercen bajo una Cultura Marítima, con el conocimiento de nuestra Realidad Marítima, donde las percepciones de esa realidad permiten tener creencias, valores y normas marítimas adecuadas?

6. Sobre Estrategia, Doctrina y Planeamiento: ¿Están coordinadas y son coherentes y congruentes? ¿El producto final es conocido por toda la población (marítima) o está guardado bajo llave en un escritorio burocrático?

C. Consideración Útil: Solo a manera de ejemplo, para ilustrar cómo influye cada uno de los Hechos citados en este artículo sobre un delicado y discutido tema que impactará en nuestra Realidad e Intereses Marítimos Nacionales, es el caso de cómo las instituciones académicas y especializadas deberían generar opinión sobre el tema de suscribir (o no) la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - CONVEMAR" (que no es motivo del presente artículo).



Una importante —y poco conocida— contribución de la Aviación Naval del Perú a la Armada Argentina



Almirante ARA (r)
JORGE ENRICO (*)



A mediados de la década de 1970, la Armada argentina se encontraba en proceso de renovación de su material bélico. Lo hacía desde una posición desventajosa, ya que algunos países imponían distintas restricciones a la compra de material, como oposición al Gobierno Militar de Argentina. Tal es el caso de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, con base en el Portaaviones ARA "25 de Mayo."

La estrategia naval argentina de aquel entonces, se basaba en una fuerza naval estratégica cuyo elemento fundamental era el portaaviones. Las Escuadrillas embarcadas debían actualizarse. La Escuadrilla Antisubmarina volaba desde su creación en 1961 aeronaves Grumman Tracker S-2A, que habían entrado en servicio en EE. UU. en 1954, por lo que la Armada argentina decidió reemplazarlas por los S-2E, cuyo fuselaje era similar, pero que eran de fabricación más reciente, y tenían planta de poder, sistemas aeronáuticos y armamento mejorado, así como equipos de detección mucho más avanzados. Se destacaban en ese aspecto los sistemas de detección submarina "Jezebel" y "Julie", que la Armada argentina no había operado nunca ni tenía el adiestramiento para hacerlo.

Las restricciones políticas aludidas permitían la compra de los aviones en el estado en que se encontraban (preservados en el desierto), pero no el adiestramiento de las tripulaciones. La Armada contrató a la empresa Grumman, fabricante original de los aviones, para hacer las reparaciones y modificaciones necesarias en su planta de Stuart, Florida, pero debía preparar independientemente sus tripulaciones para hacer los vuelos de aceptación de aviones y equipos de a bordo, trasladarlos y luego operarlos eficazmente en el Atlántico Sur. Una primera ronda de consultas a nivel mundial puso de manifiesto un aspecto crítico para la incorporación exitosa de estas aeronaves: encontrar un lugar adecuado para que las tripulaciones y personal de mantenimiento recibieran ese adiestramiento que el Departamento de Estado Norteamericano no permitía.

Como en otras oportunidades en la historia conjunta de Perú y Argentina, la confraternidad de ambos países –y la generosidad e idoneidad del Perú y de su Aviación Naval– proveerían la solución: un grupo de tripulantes y personal de mantenimiento se trasladaría a la Base Aeronaval en el Callao para ser adiestrados por el Escuadrón Aeronaval Nro. 12 de la Aviación Naval, que tenía 12 aviones de ese tipo en su inventario.

Y es así que, a mediados de 1977, un grupo de marinos argentinos llegaba al Perú, para recibir ese adiestramiento. Tuve el honor, como Comandante de



En ese tiempo, tripulaciones y personal eficazmente adiestrados.

la Escuadrilla, de encabezar ese grupo. Desde el primer momento fuimos recibidos con el típico estilo peruano, que nos hizo sentir verdaderamente en casa. El Comandante del Escuadrón en ese momento, Capitán de Fragata Mario Fasce, y todo su personal, fueron instrumentales para que la misión se pudiera cumplir mucho más allá de lo esperado. Entre los muchos hombres que lo hicieron posible, quiero citar, a riesgo de ser injusto al no reconocer a otros igualmente merecedores, al Segundo Comandante, Ricardo Covarrubias; al Jefe de Operaciones, Luis Sueyras; al Jefe de Mantenimiento, Ricardo Ramos, y otros, como Félix Granthon, Ramón Arévalo, Gustavo Araníbar, Luis Alfaro, Jorge Morante, Miguel Valqui y Carlos Méndez.

"Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección".

La adaptación de los pilotos al nuevo avión –realmente las diferencias entre nuestros S-2A y los S-2E eran considerables– era fundamental para realizar los vuelos de aceptación en la fábrica. El adiestramiento que recibimos fue muy profundo y satisfactorio en todos los aspectos del vuelo, al que se agregaron algunos períodos de conocimiento de los nuevos sensores que traían los aviones.

Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección, ya que la tripulación de los Tracker incluye, además de dos pilotos, a dos operadores de los equipos de detección, cuya función es esencial para el cumplimiento de las misiones. Imagino que las horas de vuelo y de adiestramiento de mecánicos que se requirieron, constituyeron una dura prueba para la capacidad logística y operativa del Escuadrón, pero todo se desarrolló sin el menor contratiempo y sin que nada de eso se nos hiciera notar.

Pero no solamente el Escuadrón se preocupó por nosotros. Recibimos constantes atenciones del Comandante de la Escuadra, del Comandante de la Aviación Naval, entre otros, que nos integraron a las actividades como si fuéramos –y así se sentía cada uno de nosotros– un marino peruano más. Esta

integración incluyó también la camaradería y el apoyo de los otros escuadrones. No tengo ninguna duda de que si en ese momento alguna potencia extranjera hubiera agredido al Perú, obligando al Escuadrón Aeronaval Nro. 12 a salir en su defensa, los marinos argentinos allí presentes nos hubiéramos ofrecido a tripular sus aviones como si nuestra Patria estuviera en peligro.

A las intensas tareas de adiestramiento se sumaron otras de tipo social, y conocimos el Centro Naval de Lima y el Socaire, donde algunos desarrollamos una fuerte tolerancia al pisco sour.

Así, preparados por la Marina de Guerra del Perú, pudimos llegar a Stuart con un conocimiento acabado del avión y sus equipos. Allí discutimos mano a mano con los ingenieros de Grumman, los fabricantes del Tracker, estableciendo con el primer avión procedimientos estrictos de verificación en tierra y en vuelo.

Cuando llegó el día del primer vuelo de aceptación –el primero de la que sería una larga lista–, llevé como copiloto al entonces Teniente de Fragata Luis de Vincenti. Por una de esas cosas que solo comprendemos los que volamos, a poco de iniciado el vuelo falló uno de los motores y debimos detenerlo y regresar. Nunca olvidaré la expresión compungida con que nos esperaban los ingenieros, capataces y mecánicos de Grumman tras nuestro aterrizaje –el



Adaptación de los pilotos a las nuevas aeronaves.

primero– con un motor en bandera. Tras algunas vicisitudes y desacuerdos iniciales con la fábrica, logramos aceptar los dos primeros aviones y los trasladamos en vuelo a Argentina. Mientras con ellos iniciábamos un programa de adiestramiento integral en la Base Aeronaval Comandante Espora, los cuatro restantes fueron progresivamente aceptados y trasladados.

La Armada argentina consideró necesario acelerar los tiempos habituales de incorporación de nuevas aeronaves, y asegurar para mediados del año 1978 (el año siguiente a la preparación en Perú) la operatividad completa de los S-2E con los nuevos sensores en el Atlántico Sur, embarcados en el Portaaviones. A tal efecto, dispuso retener una inusual cantidad de pilotos y tripulantes veteranos, incluyendo a este Comandante que, ascendido a Capitán de Fragata, continuó a cargo de la Escuadrilla durante 1978. Con el invalorable apoyo de la Flota de Mar y de la Fuerza de Submarinos se pudo cumplir en término con el alistamiento.

El final de la historia es conocido: los Tracker S-2E, alistados en tiempo récord, reforzaron el Poder Naval Integral que en ese momento ostentaba la Armada argentina en el Atlántico Sur. Jugaron primero un papel fundamental para la capacidad operativa de la Flota de Mar durante el conflicto con Chile de 1978, embarcados en el Portaaviones ARA "25 de Mayo". Simultáneamente, y en un esfuerzo logístico y operativo sin precedentes, los viejos S-2A, al mando del Segundo Comandante de la Escuadrilla, el entonces Capitán de Corbeta Bernardo Viglierchio, se incorporaban a la Fuerza Naval austral desde la Base Aeronaval Río Grande, cumpliendo importantes misiones de exploración. Luego, en 1982, participaron decisivamente en el conflicto de Malvinas, tanto desde a bordo como desde tierra, al mando del Capitán de Corbeta Héctor Skare.

Es, sin duda, mérito principal de las sucesivas y valerosas planas mayores y dotaciones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina haber desarrollado honrosamente las demandantes misiones que desde el portaaviones y desde bases en tierra debieron cumplir durante los conflictos de Chile y Malvinas, con las que inscribieron páginas honrosas en la historia de la Aviación Naval argentina.

Pero hubiera sido muy difícil hacerlo sin la desinteresada, eficaz y fraternal colaboración de la Aviación Naval del Perú, heredera de los valores del Almirante Grau e integrada por caballeros del mar, a los que debemos eterna gratitud.

(*) Ex Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.



La dimensión humana del ambiente operacional en la guerra irregular



Capitán de Corbeta
JORGE MONTOYA RUIBAL



En este artículo comentaremos y haremos un análisis breve del enemigo irregular y el ambiente operacional donde normalmente se realizan las operaciones de guerra irregular contra este tipo de enemigo, haciendo énfasis en la dimensión humana del ambiente operacional y cómo esta dimensión afecta a las operaciones.

Guerra irregular

Para entender lo que es la guerra irregular es importante el comprender las causas y conocer el fondo de las raíces del enemigo que practica una guerra irregular fuera de todas las convenciones. Para esto citamos lo siguiente:

> "La guerra de hoy es el choque de una serie de sistemas –político, económico, psicológico y militar- que tiende a derrocar el gobierno existente en un país para sustituirlo por otro. Para alcanzar esta meta, el agresor explota hasta el límite la tensión interna del país, su parte ideológica, social, religiosa, económica, etc. En otras palabras, usa cualquier conflicto que pueda tener profunda influencia en la población que va a ser conquistada". Trinquier, Roger (1965). *La guerra moderna y la lucha contra guerrillas*. Editorial Herder, pág. 31.

Como se aprecia en la cita, en este tipo de guerra surge una interacción de actores no militares que son influenciados por el enemigo, que pretende buscar contradicciones internas del Estado, empleando como un instrumento a la población, aprovechándose de las fallas en la gestión política del Estado y maximizándolas en cuanto a la percepción de las mismas, empleando todo tipo de medios de comunicación masiva para influir en la opinión pública nacional e internacional.



Madre asháninca de una comunidad nativa en el río Tambo



Transporte fluvial que usan los pobladores en el río Ene:

Vemos que la población en general, es decir, una parte de la población que es afectada por la falta de presencia del Estado, en algunas comunidades o lugares geográficos del país, donde se realizan diversas actividades humanas y por otro lado la población en general influenciada por los medios de comunicación, o como también se le llama "la opinión pública nacional", es un factor gravitante en este tipo de guerra, por lo que es sumamente importante el conocer a la población desde todas las perspectivas posibles y más aún la población que es afectada directamente por algunos factores de conflictividad que son aprovechados por el enemigo irregular.

Ambiente operacional

En un teatro de operaciones una de las cosas fundamentales es la preparación de la Inteligencia del ambiente operacional. Dentro del proceso de la preparación de la Inteligencia requerida para el Comandante de un teatro de operaciones, tenemos los siguientes pasos: 1. Definir el ambiente operacional;

2. Describir los efectos del ambiente operacional; 3. Evaluar al enemigo; 4. Determinar los cursos de acción de enemigo.

Como vemos, los dos primeros pasos de la preparación de Inteligencia para el Comandante operacional se basan en conocer perfectamente el ambiente operacional y sus efectos, para poder luego evaluar al enemigo en ese ambiente y desarrollar así los probables cursos de acción del mismo. Esta es una tarea del oficial de Inteligencia. Dentro de la tarea de definición de ambiente operacional, tenemos pasos que seguir en cada una de las partes del proceso. Para fines del artículo nos orientaremos a los pasos que guardan más relación con el tema, como por ejemplo: "Determinar las características importantes del teatro de operaciones", dentro de la cual tenemos muy aparte del terreno y del enemigo propiamente dicho como elementos de análisis: la demografía, grupos étnicos, religiosos, la distribución de la población por edad, factores políticos, socioeconómicos que afectan a la población. Toda la información recogida y analizada nos da la orientación para poder producir Inteligencia que colabore en la realización de operaciones militares.

En relación con lo mencionado líneas arriba, un factor a considerar es la llamada dimensión humana del ambiente operacional, que evalúa todos los efectos de todas las características de la población en las operaciones.

Lo interesante de analizar la dimensión humana es poder conocer realmente a la población que se encuentra dentro del teatro de operaciones y determinar a través del análisis, la verdadera percepción de la población sobre el conflicto



Guerreros asháninca.

y sus causas, saber qué necesidades reales tiene, y qué papel ocupan ellos en el conflicto. Es fundamental identificar a los diversos actores y la verdadera correlación de fuerzas entre ellos; este análisis se debe hacer de preferencia con un grupo de analistas multidisciplinario, según el tipo de ambiente operacional que se tenga. Por ejemplo, en el teatro de operaciones VRAE, donde existen como población múltiples culturas con procesos distintos de cambios de generación en generación, con bastantes factores que influyen y han influido en el desarrollo de los mismos, es indispensable tener un equipo de analistas conformados por profesionales como:

Antropólogos. Que permitan conocer el porqué, del porqué, del carácter y personalidad de una comunidad y las causas que provocaron su sistema de vida actual y la percepción que ellos tienen de la realidad del conflicto.

Sociólogos. Que puedan analizar la situación actual y las relaciones sociales entre diferentes grupos de una comunidad y la relación de la misma con otros actores, como otras comunidades de diferente cultura, actores estatales como las Fuerzas Armadas, etc.

Ingenieros agrónomos. Que permitan determinar la mejor manera de cómo producir la tierra, pero con una visión antropológica del tema, tomando en cuenta las raíces culturales, respetándolas y afirmándolas; es decir, brindar la tecnología a los productos que la comunidad realmente necesita, tomando como base la nutrición de los comuneros. Si la perspectiva de análisis del diagnóstico la hace un ingeniero agrónomo únicamente de manera técnica, el producto no será



Pobladores colonos en el rio Ene.

sostenible en el tiempo por la comunidad y más bien se creará una desafección con la organización que realizó y ejecutó el proyecto, porque no lo verán viable para sus costumbres y lo que ellos están acostumbrados a hacer.

Se podría enumerar más profesiones para conformar el equipo de profesionales que se propone, pero eso será de acuerdo con las necesidades del momento o de los temas que se quieran profundizar. Lo más importante es que de todas maneras, para poder tener el conocimiento de qué población tenemos como actor, se requiere una perspectiva de análisis antropológico del tema. Por ejemplo, sabiendo que la educación es la base del conocimiento de una sociedad, es interesante desde el punto de vista de Inteligencia saber su situación en las diferentes comunidades para conocer a la población, para lo cual se tiene que realizar un análisis orientado a saber cuál es la problemática de las comunidades, evaluando el desarrollo que hasta el momento han tenido como comunidad, en relación con su proceso de sociabilización con la cultura occidental y compenetración con la misma. Por ejemplo, existen comunidades nativas que no están de acuerdo con el sistema educativo actual, simplemente por el choque de culturas que existe entre los profesores que provienen de otras regiones y no comprenden las costumbres de las comunidades nativas, ocasionado que los padres de familia sientan una desafección hacia uno de los sectores del Estado, en este caso el sector Educación.

Otro tema que presento como ejemplo, es que ciertas organizaciones presentan algunos proyectos agrícolas que no están alineados culturalmente al sistema de vida de las comunidades, ni al tipo de geografía y a la sostenibilidad que se le podría dar a determinado producto. Por ejemplo, si hablamos de la selva central tenemos que la tierra es predominantemente seca y arcillosa, poco fértil y la fertilidad es provocada por la vegetación en pie, que les da el bosque, por lo que los cultivos normalmente son transitorios por cómo es que se desarrolla el ecosistema en este territorio, lo cual amerita un estudio de la tierra y las actividades humanas que el habitante de la selva realiza en ellas, desde una perspectiva antropológica, para poder entrar en una real sintonía con las comunidades indígenas.

Después de los casos que se presentaron como ejemplo, de la importancia de conocer a nuestra población, vamos a introducir a: primero al enemigo irregular, como son las organizaciones terroristas, que se aprovechan del desconocimiento que el Estado tiene de su propia población para buscar contradicciones y aun alejarlos más del Estado, sembrando su ideología en ellos. Después introducimos a otro enemigo irregular como el narcotráfico, que

emplea a la población para que participe en el cultivo de la hoja coca e impulsa también la participación de comunidades de colonos, por ejemplo, en otras actividades de los procesos del narcotráfico como, el transporte, jalado de hoja, y otros.

Ahora, para concluir, podemos ver que:

El correcto análisis del ambiente operacional y, en este caso, lo que respecta a la dimensión humana facilita el diseño de estrategias y la ejecución de planes para realizar operaciones militares y no militares contra enemigos irregulares, buscando y permitiendo encontrar la disociación entre el enemigo irregular y la población.

Debemos tomar en cuenta la complejidad que se da en un país como el nuestro donde la riqueza cultural que dan las diversas culturas que tenemos, si no es bien conocida y gestionada por el Estado, los enemigos de este, la aprovecharán a su favor, poniéndolas en nuestra contra.

Bibliografía

- Milan, Vego. Operacional Warfare, (nwc1004)
- Trinquier, Roger (1965). *La guerra moderna y la lucha contra guerrillas*. Editorial Herder,
- *Doctrina de apoyo de inteligencia a las operaciones conjuntas* (2000). Instituto de cooperación para la seguridad hemisférica.



¿Qué es y cómo participamos en el Plan Estratégico?



Ingeniera de Sistemas e Informática
MARINA VARGAS VEGA



El *plan estratégico* es un documento en el que los responsables de una organización manifiestan cuál será la estrategia a seguir por su empresa y/o institución en el mediano plazo. Se establece generalmente con una vigencia que oscila entre uno y cinco años.

Un plan estratégico es cuantitativo, manifiesto y temporal. Es cuantitativo porque muestra los objetivos numéricos de la organización. Es manifiesto porque especifica las políticas y las líneas de compromiso para conseguir esos objetivos. Finalmente, es temporal porque establece unos intervalos de tiempo, fijos y explícitos, que deben ser cumplidos por la organización para que la puesta en práctica del plan sea exitosa.

Suele ser común, en el ámbito de los negocios, complementar un plan estratégico empresarial con uno o varios planes operativos.

Conceptos

"Es el proceso que se utiliza para definir y alcanzar metas organizacionales. Consiste en relacionar las metas de una organización, determinar las políticas y programas necesarios

para lograr objetivos específicos en camino hacia esas metas y establecer los métodos necesarios para asegurar que las políticas y los programas sean ejecutados" (Mintzberg y Waters).

El planeamiento estratégico es un proceso que empieza y nunca termina; constantemente se debe estar revisando la misión, objetivos y metas.

Características

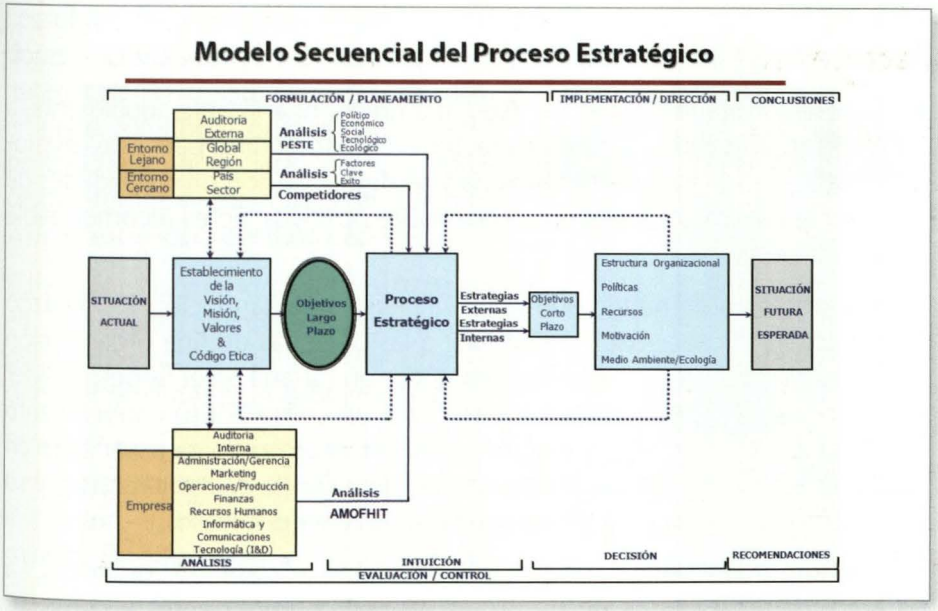


*Proceso estratégico básico. El Proceso estratégico. Un enfoque de gerencia.*Fernando D 'Alessio Ipinza, Página 24, México.

- La planeación constituye el puente entre la situación actual y el futuro que deseamos.
- Permite enfrentar con éxito los cambios tecnológicos, del mercado, de la economía y de la reglamentación gubernamental, entre otros.
- Debe provocar que la organización sea capaz de adaptarse a las circunstancias cambiantes de su entorno.
- Requiere de la participación de todas las personas clave dentro de la organización, y que tengan la inquietud de desarrollar mejores capacidades para la organización.
- Los proyectos del plan estratégico empresarial están enmarcados en proyectos de inversión.

La Estrategia

- Es un patrón de decision coherente, unificado e integrador.
- Es un medio para establecer el propósito de la organización en términos de objetivos de largo plazo, programas de acción y priorización en la asignación de recursos.
- Define el dominio competitivo de la organización y la influencia del entorno.
- Es una respuesta a las oportunidades y amenazas externas, basada en las fortalezas y debilidades internas, para alcanzar ventajas competitivas.



Modelo de referencia del Proceso Estratégico.

En la gráfica podemos observar un Modelo secuencial de Proceso Estratégico cuyo autor propone seguir dicha estructura.

El Proceso Estratégico. Un enfoque de Gerencia. Fernando D'Alessiolpinza (2da. Edición, 2013)

Estrategas

> "Normalmente son personas que se encuentran en el ápice estratégico de la organización. Sus funciones se concentran en torno a: ser responsables del diseño y ejecución de un efectivo procesos estratégico; buscar, revisar y clasificar la información relevante al proceso; observar y analizar las tendencias del entorno, la industria, la competencia, y la demanda; liberar el proceso estratégico" (Fernando D'Alessio Ipinza).

El estratega es una mezcla casi única y particular de procesos mentales que se conjugan con una serie de elementos: pensamiento intuitivo, conocimiento tácito, pensamiento creativo, dotación natural y la capacidad para vislumbrar ideas brillantes que aparecen espontáneamente creando una conducta emergente.

Factores críticos de éxito de un proceso estratégico

"El proceso estratégico no es un esquema rígido, ni aplicable, igualmente, a cualquier organización. Son dos los factores fundamentales para que un proceso estratégico sea puesto en marcha y se desarrolle con probabilidades de éxito. Sin estos dos componentes, claramente positivos, no es recomendable iniciar este proceso.

Un liderazgo comprometido que conozca bien a su organización. El liderazgo estratégico es la capacidad de conducir a las personas de una organización para alcanzar los objetivos de esta, una dirección basada en el respeto al líder por sus cualidades profesionales y personales, así como por su conocimiento y enseñanzas. Un liderazgo transformacional es necesario para tener éxito en este proceso estratégico; no contar con el liderazgo de la alta dirección, y su decidido compromiso, sería un error, una receta para el fracaso.

Una cultura organizacional permeable, adaptable al cambio y proactiva. La cultura organizacional es un grupo de elementos importantes y comunes entre los miembros de una organización, tales como: creencias, valores, actitudes, hábitos, tradiciones, supuestos heredados, filosofías propias" (Fernando D'Alessio Ipinza).

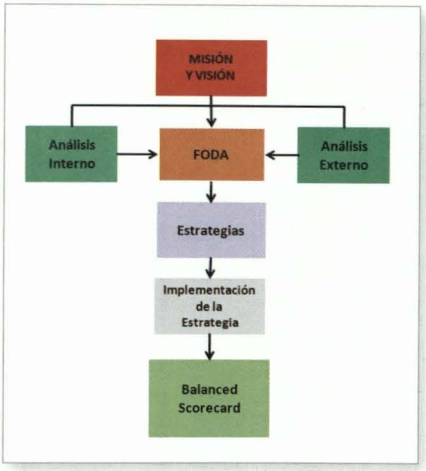
Balanced Scorecard

El *Balanced Scorecard* (BSC) es un sistema de gerencia que permite a las organizaciones clarificar su visión y estrategia y traducirlas a la acción. Proporciona un rediseño alrededor de los procesos internos del negocio,además de mejorar continuamente el funcionamiento estratégico de los resultados externos; implica una mirada "de arriba hacia abajo", es decir, el punto sobre aquello que es estratégicamente relevante en un determinado periodo. Al presentar esta reducida información en forma separada por perspectiva (financiera, de clientes, de procesos y de aprendizaje), y relacionar esta información entre sí y con la estrategia de la organización, se puede lograr un importante apoyo al control de gestión y del cumplimiento de la estrategia y visión.

Si bien el BSC no pretende reemplazar a las otras fuentes de información (como las constituidas en los sistemas de gestión tradicionales), se posiciona como el elemento central de seguimiento y control de las organizaciones e instituciones.

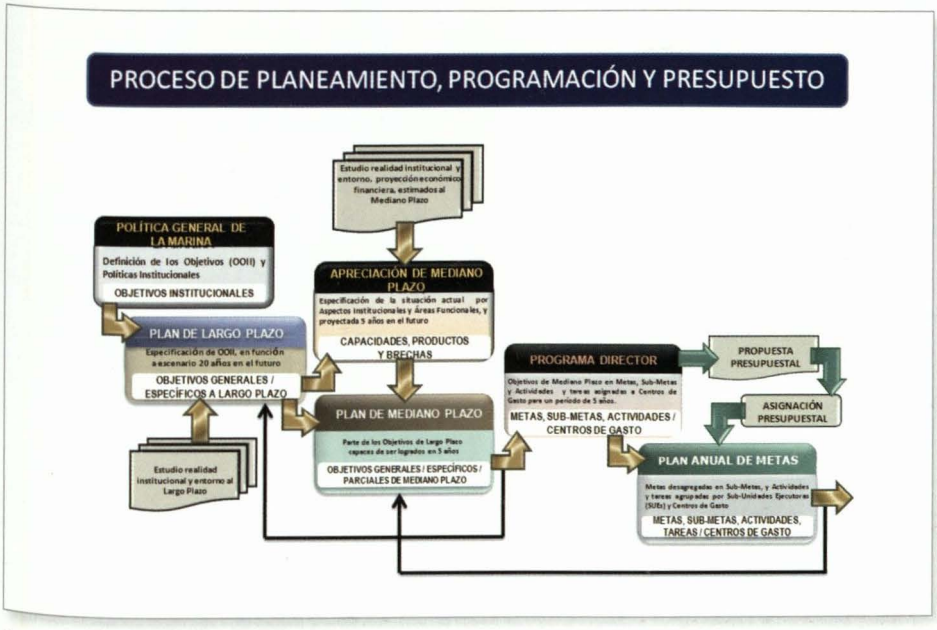
Los objetivos y medidas de los indicadores son derivados de la visión y estrategia de la organización y ven el desempeño organizacional desde cuatro perspectivas: financiera, clientes, procesos internos y aprendizaje, las que proveen la estructura del *Balanced Scorecard.*

Esto implica operacionalizar la estrategia en un conjunto de indicadores para cada perspectiva clave, de manera que se orienten acciones para la organización.



Implantación de las estrategias a través del *Balanced Scorecard.*

En relación con la conceptualización y métodos anteriormente citados en nuestra Institución, el Proceso General de Planeamiento, Programación y Presupuesto, se inicia con la formulación del Plan de Largo Plazo, documento que contiene la imagen futura de la Institución, así como de los objetivos y políticas de Largo Plazo para el desarrollo integral, orientada hacia la consecución de los objetivos institucionales.

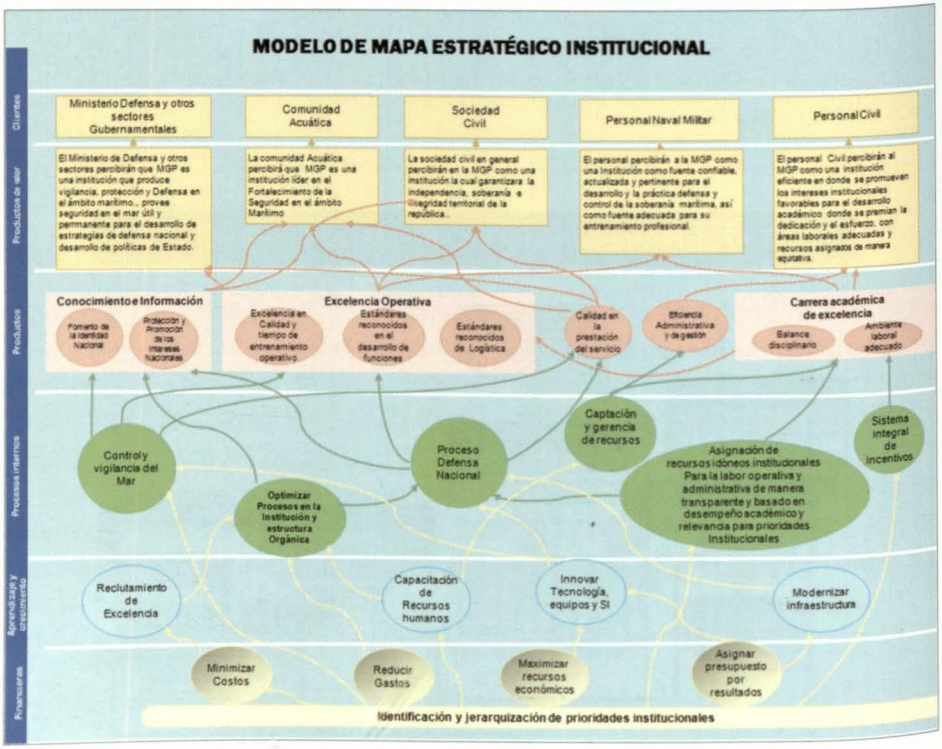


Procesos de planeamiento, programación y presupuesto.

La Apreciación a Mediano Plazo es un estudio de la situación actual basado en un escenario real e idóneo que permite visualizar necesidades existentes. Del plan anteriormente mencionado se desprende el Plan de Mediano Plazo de la Marina de Guerra del Perú, que permite determinar, en función del estudio del escenario mundial, regional y nacional, así como de la realidad de la Institución y sus proyecciones en el Mediano Plazo; cuáles objetivos de Largo Plazo o qué porción de ellos pueden ser realizados en el quinquenio próximo. La agrupación de dichos objetivos, referidos a un horizonte de planeamiento de cinco años, así como su programación multianual, constituye el planeamiento de Mediano Plazo, con un nivel más específico que los objetivos de Largo Plazo.

Actualmente, el trabajo en equipo y compromiso del personal naval de la Institución cuyos roles han contribuido a efectuar un sistema de información que ha sido desarrollado de forma progresiva sigue mejorándose continuamente.

Luego de tener el registro en la base de datos de dicho sistema de información tradicional correctamente establecida, pasaremos a la necesidad de imple-



"Modelo de Mapa Estratégico Institucional considerando las cuatro perspectivas establecidas en el BSC",donde podemos observar una visión macro de la organización. Ing. Marina Vargas Vega.

mentar el sistema de gerencia *Balanced Scorecard* institucional, donde se reflejará las estrategias enmarcadas en las cuatro perspectivas a seguir de acuerdo con dicha metodología.

Conclusiones

El plan estratégico no acaba con la estrategia: finaliza con la implantación de la estrategia y se sistematiza con el BSC.

La implantación de la estrategia no exige aprendizaje, pero sí mucho control.

Estas técnicas y metodologías aplicadas en nuestra Institución son necesarias para tener un control del cumplimiento de las políticas y estrategias institucionales, sectoriales y gubernamentales de nuestro país.

Finalmente, el conocimiento y el trabajo en equipo del personal naval en nuestra Institución desde hace varios años de forma proactiva está contribuyendo a dar cumplimiento a las políticas y objetivos de la Institución y del Estado peruano en su modernización y mejora continua, de tal forma que estemos siempre a la vanguardia mundial.

Bibliografía

- Kaplan, Robert S. y Norton, David P. (1997). *Cuadro de Mando Integral (The Balanced Scoreboard)*. Boston. MA, Gestión 2000.
- Fernando D'Alessio Ipinza. *El proceso estratégico. Un enfoque de gerencia* (2da. Edición, 2013), Cámara Nacional de la Industria. Editorial Mexicana.
- Departamento de Planes, Proyectos y Doctrina del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú (2013). Guía "Un solo norte, el deber. Tan solo un rumbo, el honor".


TIVA
MARINA DE
DEL PE
093



Capitán de Navío (SN)
MARCO ANTONIO
SALAZAR ROJAS

Riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 en el personal de la Marina de Lima y Callao con exceso de peso, evaluado en el Servicio de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval, de mayo a octubre de 2013

Resumen

Objetivo: Cuantificar el riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 en el personal de la Marina de Lima y Callao con exceso de peso, que fue evaluado entre mayo y octubre de 2013 por el Servicio de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.

Metodología: El presente estudio corresponde a un estudio prospectivo y analítico que se realizó de mayo a octubre de 2013 en el Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval. Se incluyó pacientes con sobrepeso y obesidad, excluyéndose a los pacientes con Diabetes Mellitus previamente diagnosticada, pacientes menores de 20 años y mayores de 60 años evaluados con el Test de Findrisk, cuantificando el riesgo de estos de tener Diabetes Mellitus tipo 2.

Resultados: Se consideró a 540 pacientes con sobrepeso y obesidad. Se observó que el 74% de estos tiene riesgo de hacer Diabetes Mellitus tipo 2, según el Test de Findrisk, siendo el factor con más riesgo la falta de ejercicio, con un porcentaje del 40%. Además, se realizó una comparación entre los resultados de

glucosa en ayunas y el Test de Findrisk, mostrándose que las pruebas de glucosa son mayores en cuanto el resultado del *test* es mayor de cinco (05) en un 70%.

Discusión: Nuestro porcentaje de riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 es del 74% en la población de la Marina de Guerra del Perú con sobrepeso y obesidad. Este hallazgo coincide con la presencia de la glucosa mayor o igual a 100, en un 70%. A nivel institucional, es de gran impacto e importancia el conocimiento del riesgo del personal de padecer Diabetes Mellitus tipo 2, ya que de esta manera se puede contar con un personal con mayor calidad de vida, menor tasa de enfermedades, menor tasa de ausencias laborales y, con la debida prevención, una disminución de los pacientes con esta enfermedad.

A nivel económico, disminuiría el presupuesto total de la Marina para dicha enfermedad, ya que actualmente el costo mensual es de 2.300 soles por paciente diabético sin complicaciones, y de 21.800 soles por paciente diabético con trastorno isquémico, de acuerdo con la referencia del Comité de Gestión Hospitalaria del Centro Médico Naval.

- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.
- Jefe del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval, Médico de Medicina Nuclear.
- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva. Médico Intensivista.
- Licenciada del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.
- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva. Médico Endocrinólogo.

Introducción

La obesidad se define como una acumulación anormal o excesiva de grasa. Puede ser perjudicial para la salud, al producir alteraciones multiorgánicas, llevando en ocasiones a la muerte. A nivel mundial, instituciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Sociedad Española de Endocrinología, Diabetes y Obesidad (SEEDO), o la Asociación Peruana de Obesidad y Arterioesclerosis (APOA), entre otras, así como los líderes de los países con mayor influencia mundial, buscan combatir este flagelo, que produce limitaciones físicas

y cambios deletéreos en la persona, así como dificultades para desarrollar las labores asignadas en forma eficiente.

En el Perú, las autoridades centrales, inmersas en esta preocupación, promulgaron la Ley Nº 30021, "Ley de Promoción de la Alimentación Saludable para Niños, Niñas y Adolescentes"; esto refleja que la amenaza del sobrepeso en la población ha crecido y sigue creciendo dramáticamente, y esta legislación es una respuesta a la alarma planteada por organismos nacionales e internacionales. Según la Encuesta Global de Salud Escolar 2010, el 19,8% de niños y adolescentes de hasta 16 años presenta sobrepeso o riesgo de obesidad.

"La Marina de Guerra del Perú no se muestra ajena a esta realidad; por el contrario, busca generar conciencia en su población que sufre esta enfermedad, ubicando a estos tripulantes en grados de aptitud que limitan ascensos y actividades operativas importantes para su carrera profesional, promoviendo compromiso y previniendo de esta manera daños en su salud".

La promulgación de esta ley sitúa al Perú en una mejor posición para proteger a las futuras generaciones de estos males, en sintonía con la tendencia regional de contar con normas que promuevan una alimentación adecuada (se puede citar los casos de Chile y Colombia, que tienen normas al respecto, y otros, como Ecuador, México, Costa Rica y Brasil, que han regulado la alimentación escolar, la promoción de una vida saludable y la publicidad de alimentos).

La Marina de Guerra del Perú no se muestra ajena a esta realidad; por el contrario, busca generar conciencia en su población que sufre esta enfermedad, ubicando a estos tripulantes en grados de aptitud que limitan ascensos y actividades operativas importantes para su carrera profesional, promoviendo compromiso y previniendo de esta manera daños en su salud.

Esta preocupación tiene varios años de existencia, poniéndose actualmente mayor énfasis, en busca de crear un mayor impulso a las medidas preventivas por parte de la Dirección de Salud.

El Servicio de Medicina Preventiva de la Dirección de Salud de la Marina, tiene la misión de llegar a la población naval para evaluarla y educarla hacia un estilo de vida saludable, con el fin de prevenir el exceso de peso y comorbilidad, los cuales podrían derivar enfermedades limitantes y problemas multiorgánicos que comprometan su salud.

Para la evaluación de la obesidad se empleará los criterios de la SEEDO (Sociedad Española de Estudio de la Obesidad), validados por la OMS (Organización Mundial de la Salud) y adoptados también por la APOA (Asociación Peruana de Obesidad y Arterioesclerosis), la cual clasifica la obesidad de la siguiente manera:

Tabla 2. Criterios SEEDO para definir la obesidad en grados según el IMC en adultos

Categoría	Valores límite del IMC (kg/m²)
Peso insuficiente	< 18,5
Normopeso	18,5-24,9
Sobrepeso grado I	25,0-26,9
Sobrepeso grado II (preobesidad)	27,0-29,9
Obesidad de tipo I	30,0-34,9
Obesidad de tipo II	35,0-39,9
Obesidad de tipo III (mórbida)	40,0-49,9
Obesidad de tipo IV (extrema)	≥ 50

A su vez, se hará uso de la valoración del riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, mediante el Test Findrisk, herramienta epidemiológica validada por la Asociación Americana de Diabetes (ADA), con demostrada eficacia científica en distintos países europeos para el cribado no invasivo de la población con riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, mediante criterios preestablecidos que se tomarán de las historias clínicas.

Para evaluar el riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, se adecuará el Test de Findrisk a una ficha, con lo cual, según la puntuación obtenida, se podrá determinar si una persona tiene riesgo o no de presentar Diabetes Mellitus tipo 2, al confrontarla con la escala de referencia del citado *test*. Para ello, se determinan algunas variables como la edad, el peso, antecedentes familiares, actividad física realizada, entre otras; finalmente, se obtiene un resultado por paciente, con un valor que va desde el cero (0) hasta el diez (10), a partir del cual se estratificará el riesgo que tiene la persona de adquirir a futuro dicho mal.

Este trabajo tiene como finalidad evaluar el riesgo que presenta actualmente el personal Naval de Lima y Callao con exceso de peso, de presentar en el futuro la Diabetes Mellitus tipo 2, para generar conciencia preventiva y disminuir la aparición de dicha enfermedad, motivando al personal naval a realizar cambios en el régimen higiénico, dietético y estilo de vida, con la meta de mejorar su calidad de vida, disminuir el ausentismo laboral y mejorar la respuesta ante las exigencias del trabajo; y a su vez disminuir la demanda de consultas externas especializadas, atención por emergencia, número de hospitalizaciones, costos de tratamiento médico y tasa de fallecimiento por esta enfermedad. El efecto global a mediano plazo, sería la disminución significativa del presupuesto anual empleado en el tratamiento de la Diabetes Mellitus tipo 2 en la Marina de Guerra del Perú.

Material y Métodos

Para este estudio se reclutó 540 pacientes titulares en actividad, con sobrepeso y obesidad, evaluados en el servicio de Medicina Preventiva de la Dirección de Salud de la Marina de Lima y Callao, sin ninguna intervención terapéutica, con un corte temporal transversal en la población determinada.

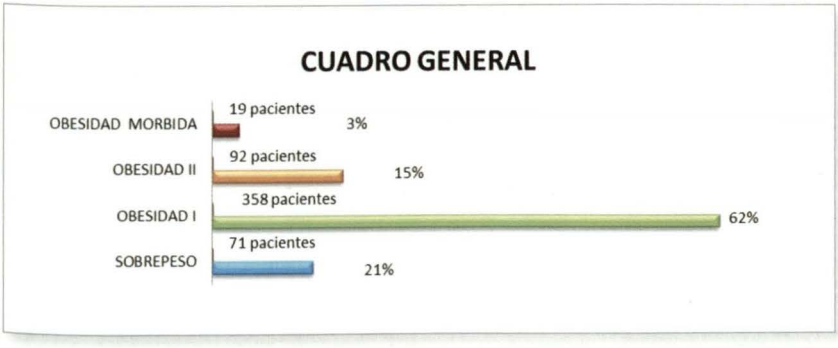
Se consideró a todos aquellos pacientes con exceso de peso en los diversos grados entre mayo y octubre de 2013, efectuándose una revisión de las historias clínicas correspondientes, en lo pertinente a sus controles por el Servicio de Medicina Preventiva.

La muestra se distribuyó en los siguientes grupos: pacientes con sobrepeso (IMC) 27 a 29,9; obesidad grado 1 (IMC 30 a 34,9); obesidad grado 2 (IMC 35 a 40), y obesidad mórbida (IMC > 40), empleando la ficha de recojo de datos del anexo (1).

Resultados

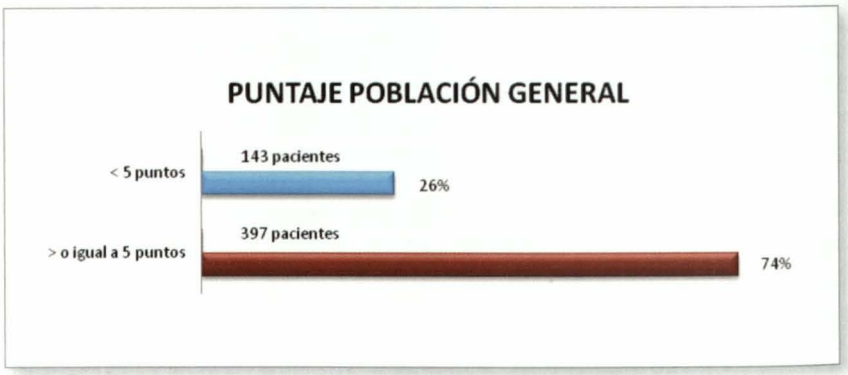
Se observó que la presencia de obesidad grado 1 fue la de mayor prevalencia, con un 62%; seguida por pacientes con sobrepeso en 21%; obesidad tipo 2, en 15%, y finalmente obesidad mórbida, con 3%.

1.- Tabla de pacientes evaluados con sobrepeso y obesidad

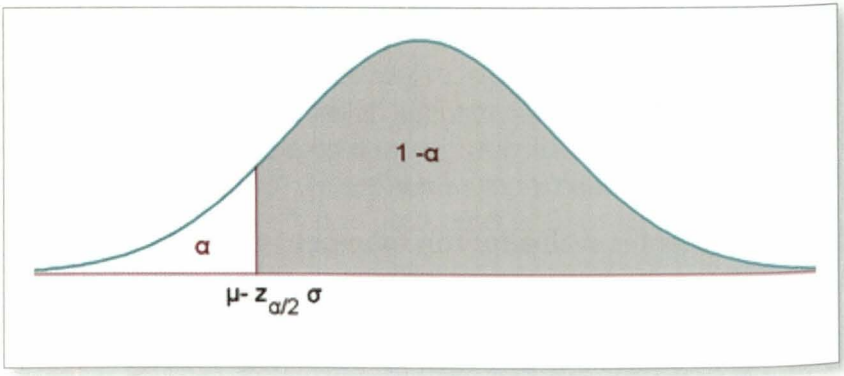


Al realizarse el Test de Findrisk en todos los pacientes, este dio como resultado que el 74% de estos tenía riesgo de realizar Diabetes Mellitus tipo 2.

2.- Tabla según el resultado del Test de Findrisk

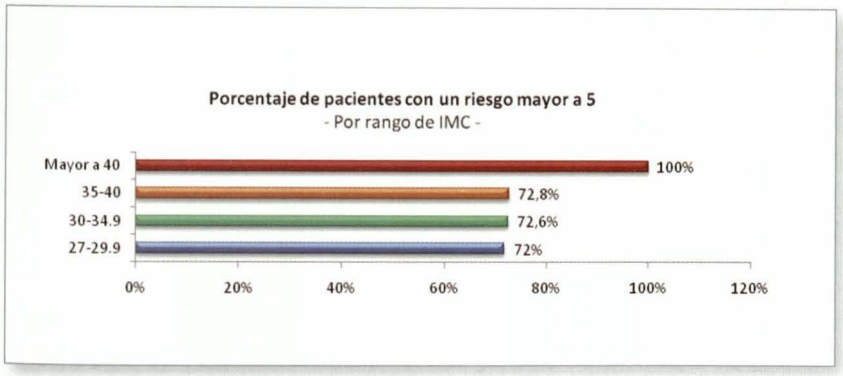


De lo anterior se concluye no rechazar la Hipótesis Nula, determinando así que el número de pacientes con más de 5 puntos en el Test de Findrisk es mayor o igual al 50% de la población estudiada, siendo P= 0,03.



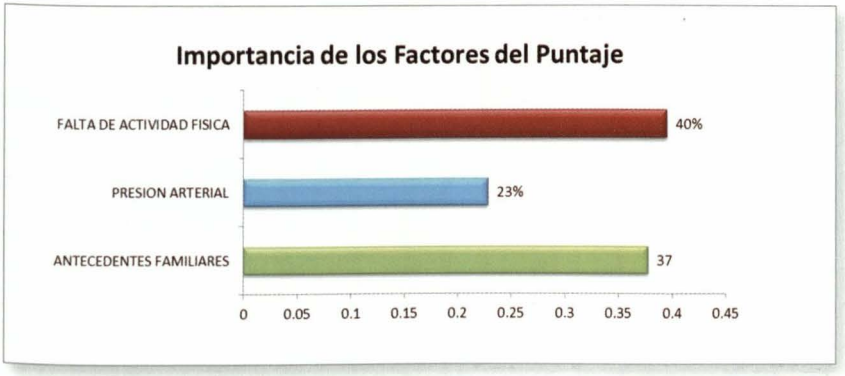
Se observó que al ser mayor el IMC del paciente, aumenta el riesgo de presentar Diabetes Mellitus tipo 2, siendo el valor de P= 0,074, lo cual nos indica la relación que existe entre la presencia de enfermedad y el peso del paciente.

3.- Tabla del resultado de Findrisk mayor de 5, comparado con el IMC



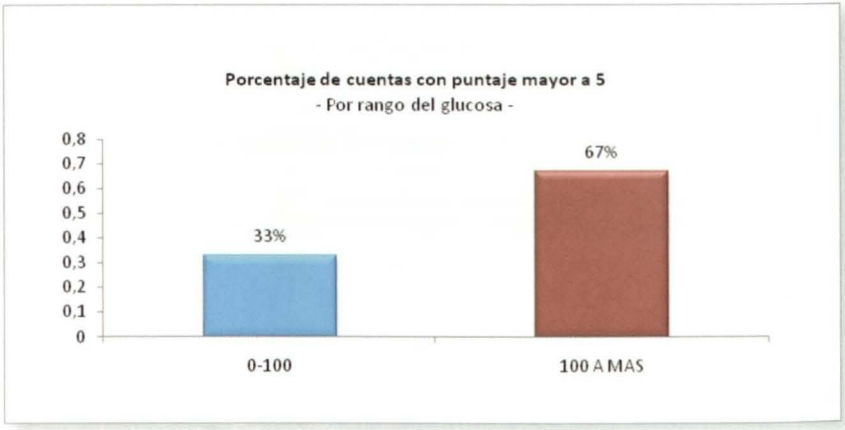
Se logró detectar que la ausencia de ejercicios físicos es uno de los factores que aumenta el puntaje en el Test de Findrisk; por lo tanto, incrementaría la probabilidad de realizar Diabetes Mellitus tipo 2, siendo los puntajes los que se observan en el cuadro: falta de ejercicios físicos (40%), seguido de antecedentes familiares (37%) y presencia de hipertensión arterial (23%).

4.- Tabla de la importancia de los factores de riesgo



Finalmente, se hizo un examen comparativo entre el resultado de glucosa en ayunas y el Test de Findrisk, con lo cual se demuestra que la proporción de pacientes con puntajes mayores a 5 y niveles de glucosa mayores a 100 mg/dl (67%) es mayor que la proporción de pacientes con puntaje mayor a 5 y niveles de glucosa.

5.- Tabla con resultados de Findrisk mayores a 5, comparados con la glucosa



6.- Tabla con resultados de Findrisk menores a 5, comparados con la glucosa



Discusión:

El Test de Findrisk nos permite obtener la variable de la relación entre obesidad y Diabetes Mellitus tipo 2, enfermedades cada día más prevalentes y que forman las piezas estructurales de esta pandemia metabólica, pese a encontrarse información como de la National Health and Nutrition Examination Survey (NHANES), que muestra un estancamiento en Estados Unidos, gracias a los cambios en el estilo de vida y todas las medidas preventivas que se han implementado.

Es alarmante el dato significativo de riesgo entre obesidad y Diabetes Mellitus tipo 2 encontrado en este grupo aleatorio de la población naval, lo cual se confirma con la relación de glucosa en ayunas y los resultados del Test de Findrisk, considerando que es una muestra de la población en actividad de la Institución que corre el riesgo inminente de desarrollar dicha enfermedad, lo cual afectaría la calidad de vida de estas personas y el presupuesto institucional, sumado a todos los recursos médicos que se utilizarían para el tratamiento de la diabetes y el desenvolvimiento laboral de este personal, por todo lo antes mencionado.

Este estudio busca mostrar el impacto actual de todas las medidas preventivas logradas hasta la fecha e incentiva a continuar el trabajo y buscar en el tiempo disminuir estos rangos con medidas más eficientes y de mayor impacto en el estilo de vida de esta población.



Difundiendo las medidas preventivas.

Bibliografía

- La diabetes en las Américas. Boletín Epidemiológico. Organización Panamericana de la Salud. Junio 2001; 22: 1-3.
- Prevención de la Diabetes Mellitus. Informe de un grupo de estudio de la OMS (Organización Mundial de la Salud). Serie de Informes Técnicos 844, 1994.
- Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease. Prevention and Health Promotion Diabetes. Public Health Resource. www.cdc.gov/diabetes.
- Harris M.I. Undiagnosed NIDDM. Clinical and Public Issues. Diabetes Care 1993; 16: 642-52.
- Harris M.I., Klein R., Welborm T.A., Kuiman M.W. Onset of NIDDM occurs at least 4-7 years before clinical diagnosis. Diabetes Care 1992; 15: 815-9.
- Harris M.I. Diabetes in America: epidemiology and scope of the problem. Diabetes Care 1998; 21 supl 3: C11-4.
- Pyorala K., Laakso M., Uusitupa M. Diabetes and atheroesclerosis: an epidemiological view. Diabetes Metab Rev 1987; 3: 463-524.
- Klein R. Hyperglycemia and microvascular and macrovascular disease in diabetes. Diabetes Care 1995; 18: 258-68.
- Expert Committee on the Diagnosis and Classification of Diabetes Mellitus. Report of the Expert Committee on the Diagnosis and Classification of Diabetes Mellitus. Care 1997; 20:1183-1197.
- Genuth S., Alberti K.G., Bennett P., Buse J., Defronzo R., Kahn R., Kitzmiller J., Knowler W.C., Lebovitz H., Lernmark A., Nathan D., Palmer J., Rizza R., Saudek C., Shaw J., Steffes M., Stern M., Tuomilehto J., Zimmet .
- Harris S.B., Ekoe J.M., Zdanowicz Y., Webster-Bogaert S. Glycemic control and morbidity in the Canadian primary care setting (results of the diabetes in Canada evaluation study). Diab Research and Clin Pract. 2005; 70:90-7.
- Norris S.L., Engelgau M.M., Naranyan K.M.V. Effectiveness of self-management training in type 2 diabetes: a systematic review of randomized controlled trials. Diabetes Care. 2001; 24:56187.
- Norris S.L., Lau J., Smith S.J., Schmid C.H., Engelgau M.M. Self-management education for adults with type 2 diabetes: A meta-analysis on the effect on glycemic control. Diabetes Care. 2002; 25:115971.
- Piette J.D., Glasgow R.E. Education and self-monitoring of blood glucose. In: Gerstein H.C., Haynes R.B., eds. Evidence-based diabetes care. Hamolton: B.C. Decker, Inc.; 2001, p. 20751.



Nuestra sagrada Bandera Nacional



Contralmirante (r)
LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA



Hemos conmemorado el 193º aniversario de la Independencia del Perú. En realidad, es la fecha oficial, pues después del 28 de julio de 1821, llegó Simón Bolívar; posteriormente se produce la Batalla de Ayacucho en 1824, la guerra con la Gran Colombia en 1829, la guerra con Bolivia, varios años de conflictos internos, guerras civiles y el Combate del Dos de Mayo de 1866 o Combate del Callao, en que, finalmente, nos desligamos del yugo español. Después participamos en la infausta Guerra del Pacífico, ocupación extranjera, reincorporación de Tacna al Perú en 1929 y posteriores conflictos externos con Colombia y Ecuador. Como vemos, el Perú, nuestro querido país, ha tenido una vida republicana bastante agitada. Es la nación latinoamericana que se ha visto envuelta en la mayor cantidad de guerras, de diferente magnitud, desde 1821, con toda seguridad por el interés ajeno en su inmensa riqueza y por su interesante y deseable ubicación geográfica, con cinco fronteras y un mar envidiable que debemos resguardar; importantes factores que nos recuerdan, día a día, que las hipótesis de conflicto con nuestros buenos vecinos están dadas y latentes, a pesar de lo que puedan pensar o creer, ayer y hoy, algunos personajes, muchos de ellos con poder de decisión política, a los que Dios y la Patria, definitivamente y llegado el momento, no los va a premiar por cumplir

leal y fielmente con el cargo asignado, sino demandar por no hacerlo.

Nuestra Fiesta Nacional se celebra año a año en todo el país, con el izamiento obligatorio en locales públicos y privados, en calles y plazas, en edificios y casas, en buques y cuarteles, de nuestra Bandera de tres franjas verticales con los colores rojo, blanco y rojo, adoptada el 25 de febrero de 1825 y reconocida en el Artículo 49º de la Constitución Política del Perú como uno de los símbolos de la Patria. Los otros son el Escudo y el Himno Nacional, reconocidos por Ley. Lamentablemente, el persistente bajo nivel educativo nacional, con honrosas excepciones, no ha instruido lo suficiente a la mayoría de nuestros connacionales, de todo nivel socioeconómico, sobre el trato y respeto que merece nuestra Bandera por su significado, motivo por el cual considero oportuno compartir con ustedes y, por su intermedio, con sus familiares y amigos, especialmente con los más jóvenes, algunas reflexiones sobre ella, recurriendo al "Manual de Educación Patriótica" del Profesor Enrique F. Gómez Espinoza, aprobado por Resolución Ministerial Nº 0133-78-ED de fecha 23 de enero de 1978, dispositivo que, entre otros asuntos, resuelve que el citado libro debe "[...] ser usado en todos los ciclos de Educación Básica Regular, Básica Laboral y Primer Ciclo de Educación Superior [...]"; "[...] formará parte de las bibliotecas básicas de los centros educativos de Básica y del Primer Ciclo de Educación Superior".



1ra. Bandera del Perú, del inglés Alm. Miller, 1820.



2da. Bandera oficial, 1821.



3ra. Bandera oficial, 1822.

El texto menciona que la "Bandera Nacional" es el máximo símbolo de la Patria. Es el nexo visible y significativo de ella, y la enseña que identifica y singulariza al Perú del resto de países del mundo. Por ser imagen de la Patria, resume en sus colores, en sus franjas y en sus pliegues, el alma colectiva. Por ello es

objeto de respeto y veneración. Es vínculo de unidad nacional, capaz de infundir sentimientos colectivos en ocasiones triunfales o en momentos de infortunio. Es enseña predilecta en campañas de integración nacional, sudario para los caídos en el campo de batalla, ideal hecho símbolo, blasón de justicia, signo de promesa y juramento de esperanza en manos infantiles. Idealmente se la defiende con ardor en la guerra, y *cualquier vejamen a ella se toma como ofensa a todo el país.* Allí radica su carácter de símbolo, en su capacidad de concretar lo singular como propio de todos los habitantes de la colectividad nacional. Siendo emblema de la Patria, personifica su honor, su soberanía e integridad.



4ta. Bandera oficial, 1822.



5ta. Bandera oficial, 1825.

Es de forma rectangular, está compuesta de tres franjas de igual ancho, dispuestas verticalmente; una blanca al centro y dos rojas a los extremos; no lleva Escudo y está unida a la parte superior del asta por el lado de una de las franjas rojas, con cintas rojas o una driza blanca.

Tiene una proporción de tres para el largo y dos para el ancho. Su uso es obligatorio en los días de Fiestas Patrias y en las fechas que se ordene por Ley o por Decreto Especial. Su dimensión será proporcional a la altura del asta y al tamaño de los edificios, casas, fábricas, campamentos, barcos, etc., y locales de propiedad particular donde deba ser izada.

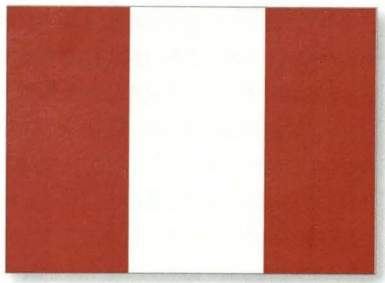
> "Será enarbolada en asta al tope, salvo en los días declarados de Duelo Nacional por Ley o por Decreto Especial del Poder Ejecutivo que disponga izarla a media asta. Los individuos e instituciones extranjeras, podrán usar la bandera de sus respectivos países izándola al tope, *únicamente en el día de su aniversario patrio,* siempre que su país mantenga relaciones diplomáticas o consulares con el Perú. En este caso deberán izar al mismo tiempo la Bandera Peruana, que tendrá las mismas dimensiones que la extranjera correspondiente y *ocupará siempre el lugar preferencial o el lado derecho*" (Ley Nº 8916 del 06 de julio de 1939 y Decreto Ley Nº 11323, del 31 de marzo de 1950).

Además de la parte descriptiva, histórica, de medidas y proporciones, de uso y prohibiciones, el citado manual norma lo siguiente respecto a la Bandera:

- "Cuando esté colocada en el asta, en ventana, puerta o balcón, quedará: al centro si está aislada, *a la derecha* si hubiera otra bandera de un país diferente, al centro si figuras en diversas banderas haciendo número impar y en la posición que más se aproxime al centro y *a la derecha* de este, si figurando diversas banderas, sumaran número par".
- "[...] Estas disposiciones son también aplicables cuando figuren al lado de la Bandera Nacional, banderas representativas de instituciones, corporaciones o asociaciones nacionales y/o extranjeras".
- *"Se considera lado derecho* el lugar que queda a la derecha del observador colocado de frente para la calle; observándose criterio análogo para la determinación del lado derecho en cualquier caso".
- "Ninguna bandera de otra nación podrá ser usada en el país, sin que flamee, ***a*** *su lado derecho*, de igual tamaño y en posición de realce la Bandera Nacional, salvo en las sedes de las representaciones diplomáticas o consulares".

Lo escrito en cursiva es para resaltar que a veces no se interpreta correctamente la referencia que se hace al *lado derecho del observador,* por lo que, estimado lector, si estando parado frente a usted y mirándolo le pregunto ¿cuál es su lado derecho?, lo lógico es que me señale su brazo derecho, es decir, aquel que yo veo a mi izquierda. Aquí es donde se genera la gran confusión: si cambiamos de escenario, me pongo a su lado y le pregunto: ¿Cuál es el lado derecho del estrado o edificio que tenemos frente a nosotros?, lo más probable es que usted dude y que, si no lo piensa mucho, me señale que es el que está a nuestra derecha. Craso error. Por analogía con usted, con el que hace un momento estaba frente a frente, el lado derecho del estrado o edificio es aquel que observamos a nuestro lado izquierdo. ¿Estamos de acuerdo? De allí que veamos en muchos locales de Lima nuestra Bandera Nacional en posición inadecuada y que ninguna autoridad, llámese ejecutiva, legislativa, policial o municipal, haga algo para corregir esta deficiencia, superada hace tiempo en otros países. Observe con algún detenimiento en la vía pública, en televisión y en los medios escritos y, por ejemplo, verá nuestra bandera mal izada, nada menos que en la "Comunidad Andina", ubicada en la esquina de la avenida Aramburú con Paseo de la República; a la izquierda de la canadiense, en la sede principal del "Scotiabank" de San Isidro; de la europea y británica, en la "Torre Parque Mar"

de Miraflores; del estandarte de "Foncodes", en su sede de Paseo de la República; del estandarte de "Mi Banco", en su sede principal en la misma avenida. Lo mismo ocurre en el exterior de muchos hoteles, algunos clubes sociales, locales públicos y privados, universidades, colegios y en salones del Ministerio de Justicia, de la Presidencia Regional de Cajamarca, de la Defensoría del Pueblo, y ¡hasta del Congreso de la República! ¡Gran confusión de la derecha con la izquierda y viceversa!



6ta. Bandera oficial, 1825.



7ma. Bandera oficial, 1950.

En un futuro inmediato se acercan fechas trascendentales para la vida nacional, entre ellas el Bicentenario de la Independencia del Perú, motivo más que suficiente para retomar con ímpetu campañas de Educación Cívica en colegios, universidades, calles y plazas. Recuperemos, entre otros aspectos cívicos, el respeto a nuestra sagrada Bandera Nacional, por la que muchos peruanos han dado y siguen dando su vida por la paz y por la tranquilidad de todos nosotros.

Recordemos, también, que no está permitido lavarla, pintarrajearla, usarla de mantel o montura, añadirle flecos de cualquier color o material, ni forrarla con plástico u otro tipo de protección.

Finalmente, de acuerdo con su uso o empleo, nuestra Bandera tiene también las siguientes denominaciones:

- Pabellón Nacional para Izar.- Es la Bandera Nacional que lleva al centro de su franja blanca el Escudo de Armas, símbolo del Estado soberano. Su tamaño dependerá de la longitud del asta por utilizar y será proporcional a la altura y frente del local estatal, campamento, buque o plaza donde será izado. El Pabellón Nacional debe recibir los honores el mayor tiempo posible al tope del asta. Por consiguiente, la maniobra de izado debe hacerse rápidamente y la de arriado en forma lenta.
- Bandera de Guerra.- Es la Bandera Nacional que lleva al centro de su franja blanca el Escudo Nacional. Será de seda llana y tendrá 1.40 metros de largo

por 0.93 metros de ancho. El asta será de color guinda oscuro, con regatones y moharra de bronce; tendrá una longitud de 2.10 metros. Llevará una inscripción debajo del Escudo, indicando el arma, nombre y número de la Unidad, según el caso. Su uso es exclusivo y obligatorio en las unidades de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.



8vo. Pabellón Nacional, 1950.

- Estandarte Nacional.- Es el Pabellón Nacional, portado en su asta portátil, de las mismas dimensiones y características que la de la Bandera de Guerra. Su uso es obligatorio en todos los centros oficiales de enseñanza y en organizaciones oficiales, distintas a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú. Le está permitido su uso a las instituciones particulares de carácter cívico, religioso, gremial, deportivo, etc., siempre que su modelo y uso no contravengan las disposiciones establecidas sobre los símbolos de la Patria en el Decreto Ley Nº 11323 de fecha 31 de marzo de 1950.

Aprovechando el tema que nos ocupa, aclaremos también de dónde proviene el dicho de *"un saludo a la bandera"*, utilizado con frecuencia e indebidamente en nuestra vida diaria, especialmente por algunos personajes con afán de protagonismo, para referirse a algo sin importancia ni mayor trascendencia:

Durante la ocupación chilena al Perú, en la denominada "Guerra del Pacífico" o "Guerra del Guano y del Salitre", los peruanos residentes en Tacna eran obligados por las tropas chilenas a saludar a su bandera de la estrella solitaria, al izarla en las mañanas en la Plaza Central, cosa que no hacían a pesar de las amenazas que ellos y sus familiares recibían. Sin embargo, en casos extremos, y con el fin de salvaguardar su integridad física, nuestros connacionales saludaban a la bandera extranjera rápidamente, con algo de sorna y falta de respeto, lo que originó que, con el tiempo, se conociera esta actitud de desdén en todo el territorio nacional y más allá de sus fronteras, lamentablemente distorsionando el sentido original de la frase, a la que algunos peruanos se refieren hasta hoy, pensando irreverentemente en nuestra sagrada Bandera Peruana, lo mismo que extranjeros en la suya. Esto es algo que debe ser corregido, por lo que debemos educar a nuestros jóvenes para eliminar, de una vez por todas, el citado dicho de nuestro lenguaje diario, pensando siempre en nuestra Bandera como algo sagrado, que se respeta.

No olvidemos nunca que el 5 de junio de 1880, tomada Tacna por el enemigo, el Coronel Francisco Bolognesi, acompañado del Coronel Alfonso Ugarte y otros patriotas, en Junta de Guerra, tuvieron la determinación de no abandonar el Morro de Arica y defenderlo con su vida. Es histórica la frase pronunciada ese día por el Coronel Bolognesi al parlamentario chileno, encargándole que la transmitiera al General en Jefe de su ejército: "Tengo deberes sagrados que cumplir y los cumpliré hasta quemar el último cartucho". Dos días después moría Bolognesi y el Coronel Ugarte defendiendo su Bandera. Fue por ello que, en el año 1905, se instituyó el 7 de junio como el "Día de Renovación del Juramento de Fidelidad a Nuestra Bandera" o "Día de la Bandera", fecha propicia para comprometernos, militares y civiles, con nuestro estudio y trabajo, por la unión, el desarrollo y la prosperidad de nuestro país.

¡Felices Fiestas Patrias!...y ¡que viva el Perú!





El origen del Alma



Capitán de Corbeta
ERICK ARCE MONGE



Los buques tienen alma, infunden respeto y energía.

Los buques tienen alma, y es verdad, ya que el solo hecho de ver uno justo antes de subir por su escala, por contados segundos te paraliza, acecha e infunde respeto, haciendo sentir su esencia. Toda esa energía y características propias se impregnan en cada quien que pise su cubierta, al punto que por un momento te absorbe y el cúmulo de estructuras y bronces reflejan su imagen, impregnándose en ti. Y es que este no solo es un conjunto de metales, mecanismos de propulsión y de armas: esa es únicamente su parte física. Pero su carácter, su brío, lo adquiere desde su primera tripulación, su primer zarpe, su primera navegación, sus primeros ejercicios, sus travesías. Es la suma de las almas de sus tripulaciones que la condujeron y conducen, que se adhieren a su estructura.

Así como los segmentos de metal que formarán el buque, el carácter único del oficial de la Marina de Guerra del Perú se forja (qué verbo para más exacto: "forjar": *dar la primera forma con el martillo a cualquier pieza de metal*) en la Escuela Naval del Perú.

El nombre actual: Escuela Naval del Perú, data del año 1921, pero su historia se va escribiendo al mismo tiempo que la República; sin embargo, su alma, esa que también se impregna en cada cadete naval, tiene un origen que va

mucho más allá, haciendo difícil resumirla en estas cortas páginas, por lo cual tomaré algunos eventos históricos en los que se infiere cómo es que su alma nace y se nutre.



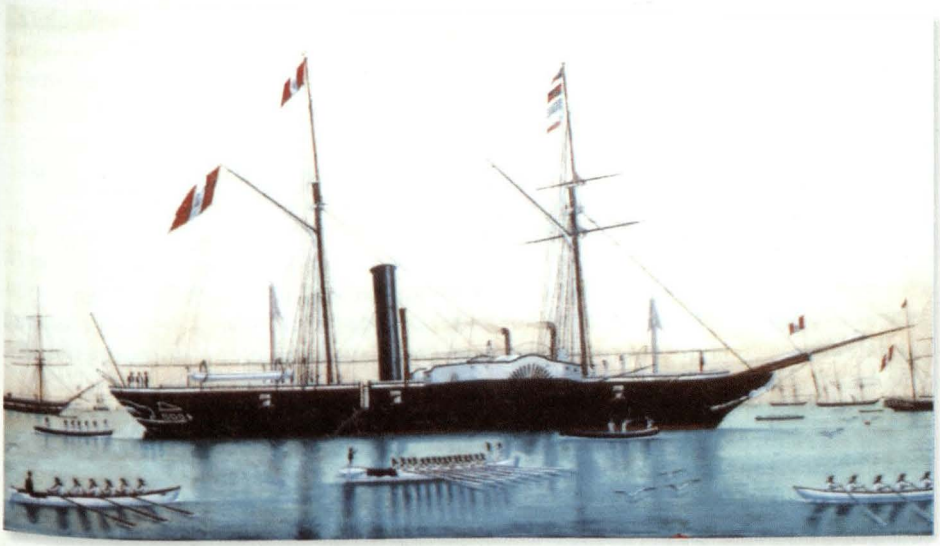
El carácter del oficial forjado como los segmentos de metal del buque

Es a través de la Historia Marítima del Perú, que se puede apreciar cómo va surgiendo el distintivo sello del hombre de mar peruano; esta hace referencia a numerosas leyendas preincas, como los viracochas, los gigantes de Puerto Viejo y Santa Elena, en las que se relata sobre hombres de extraordinaria estatura y de gran dominio en el arte de la navegación, quienes arriban a las costas e infunden temor y respeto; también la leyenda de Naymlap, el rey que llega por mar a la costa en barca dorada para posesionarse de la tierra y fundar un reino al norte del Perú. La expedición del Inca Túpac Yupanqui a la Polinesia, hecho hasta ahora considerado casi imposible, no hace más que notar la importancia del mar, su influencia en el acervo cultural y del dominio ejercido por nuestros ancestros desde los albores del Perú antiguo.

Ser los primeros fue una constante de la herencia náutica peruana. El arribo del primer buque a vapor al puerto del Callao en 1847, el "Rímac", marcó un hito en la historia naval, al ser la primera nave sudamericana de su clase, luego de completar una larga navegación que zarpara de Nueva York. Su travesía la realizó superando enérgicos temporales, hasta llegar a Río de Janeiro, para luego tomar rumbo sur, capeando el tiempo tormentoso y la dificultad con la que los mares siempre agitados del Estrecho de Magallanes pusieron a prueba

a su novel oficialidad, constituida de oficiales y guardiamarinas, demostrando la valía del marino peruano, al finalizar exitosamente su periplo. Esta tripulación no solo se preparó en los Estados Unidos, sino que también supervisó los trabajos de su construcción, y por su conducta, aplicación y disciplina supo ganarse la admiración de sus anfitriones.

El atavismo dejado por los hombres del "Rímac", serviría para azuzar el ímpetu de los oficiales y 17 guardiamarinas del primer Buque Escuela peruano propulsado a vapor, la fragata "Amazonas", que recibió el encargo del presidente Ramón Castilla de emprender viaje al puerto de Hong Kong para que sean efectuados trabajos de carena y superar así sus problemas en el sistema de transmisión, zarpando el 26 de octubre de 1856 y arribando a Hong Kong dos meses después. Debido a la guerra de Inglaterra y Francia contra China, el Comandante, Capitán de Navío José Boterín, se dirigió a Calcuta, donde permanecería cuatro meses, para luego proceder a Londres, a fin de que sea completada la artillería del buque. Ahí se efectuó el cambio de comando, asumiendo el Capitán de Corbeta Francisco Sanz, con quien a su mando cruzaron el Atlántico, pasaron por el Estrecho de Magallanes, Talcahuano y Arica, arribando finalmente al Callao el 29 de mayo de 1858. Así se logró completar su hazaña, como el primer Buque Escuela americano que realizó un viaje de circunnavegación luego de sumar más de cuarenta y dos mil millas recorridas, no exentas de calamidades, como la muerte de algunos de su dotación, presas del cólera.



Buque a vapor "Rímac", herencia náutica peruana.

En 1870, se dispuso el funcionamiento de una Escuela exclusivamente naval, en el transporte de vapor "Marañón", en el cual se estableció cursar cuatro años de estudios, llevados a cabo íntegramente a bordo. Se dictaron, entre otras materias, matemáticas, mecánica, literatura, inglés, francés, y deportes como esgrima y gimnasia. En 1872 se realizaron los primeros ejercicios de tiro al blanco con pistola y fusil, así como las prácticas de faenas marineras de vela y boga. Vemos, pues, cómo se va acercando cada vez más a una estructura curricular metodológica acorde con la preparación que debía ser completada para la formación de sus integrantes. La primera promoción de esta Escuela egresó el 31 de diciembre de 1873, conformando las primeras dotaciones de las cañoneras "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Un hecho a resaltar es que en 1877 los exámenes públicos para el ingreso a la Escuela, se realizaron teniendo como asistente al presidente Prado y el jurado presidido nada menos que por el Comandante General de la Marina, Capitán de Navío Miguel Grau.

El desarrollo del binomio hombre-máquina, la necesidad de liderar adecuadamente ante la inclemencia de los elementos, de conocer las constelaciones y usarlas para la navegación, de tomar decisiones en situaciones de riesgo, de demostrar lo cursado en aulas, y de recibir el llamado de la Patria para defender su soberanía –pues pondrá todo de sí ofrendando su vida, de ser necesario–, solo se puede lograr en el ambiente en el cual el marino pasará sus días y noches. Ese escenario es el mar. Es por esto que durante 1874 se dio el primer viaje de instrucción de la Escuela Naval, a bordo de la barca "Nereyda", para incentivar la pericia marinera y poner en acción lo aprendido. Nace de esta manera una tradición que permite



Vista general de la Escuela Naval del Perú, La Punta.

la relación directa de los futuros oficiales con los instrumentos de navegación, conocimiento de cartas, manejo de sistemas de propulsión y de armas, arribando a puertos alrededor del mundo después de largos periodos de crucero, lo cual hace prevalecer la conocida máxima: "No cualquiera se adentra en el mar y se guía por las estrellas".



Binomio hombre–máquina, experiencias marineras.

La navegación es, sobre todo, un arte, y como tal, requiere de creatividad, inventiva, imaginación, y hasta un poco de atrevimiento y picardía; es por esto que las actividades socioculturales se integraron en la rutina. Entre las más significativas se encontraron las veladas anuales, que llevaron a la creación de la compañía "Cangrejo Follies"; también las presentaciones de la banda y orquestina naval, así como espectáculos de humor; todas ellas obra de la creación artística del cadete. En 1936 se imprime la primera revista "orto" escrita exclusivamente por cadetes, siendo su director el Cadete Teniente Segundo Miguel Flórez. En 1942 se llegó a filmar una película por orden del Ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto, llamada "Adelante, Cadetes Navales", la cual mostraba cómo era la vida en la Escuela desde el ingreso del postulante hasta su graduación como oficial de Marina. El grupo de teatro de la Escuela presentó la obra "Los Peruanos de Angamos", con motivo del Centenario de la Guerra del Pacífico, la cual fue transmitida por Televisión Nacional Peruana, Canal 7; todo esto demuestra la destreza que en todo campo se inculca a los jóvenes cadetes.

La banda toca la melodía de la "canción de despedida": *"¿...♫Por qué perder las esperanzas de volverse a ver... ♫?"*, mientras los recién ingresantes marchan en columnas de a tres con la cara mirando al cielo, luego de terminada la ceremonia de incorporación y de haberse despedido con sollozos de sus familiares. Al llegar al ingreso del edificio de cadetes se oye el grito del cadete adoctrinador: "¡Para planchas un, dos!". "Tres, cuatro" responden, y se lanzan al suelo para comenzar así de golpe a forjarse los aspirantes a cadetes navales. Esta etapa fue creada en 1935, resultado de la experiencia de Marinas extranjeras que señalaban que se implantaba un mayor apego a la Institución en

aquellos oficiales que habían iniciado su formación en edades más tempranas, es así que el aspirante no debía tener más de 15 años para iniciar su formación preparatoria; eran los llamados "pingüinos", por su característico uniforme tipo *eton* o uniforme tipo *frac* negro, camisa blanca y corbata *michi*, los cuales causaban asombro por parte de la población, al ver a adolescentes de tan tierna edad inmersos ya en actividades que la rigurosidad de la vida de un hombre que lleva el uniforme de Grau debe abrazar, para poder completar su periodo de formación, al término del cual pasará a formar parte del Batallón Angamos como Cadete Naval.

Los años vividos en la Escuela, en la que se hacen amigos para toda la vida, están llenos de anécdotas, pues el completar un quinquenio inmerso en actividades académicas, deportivas, militares y náuticas hace que esas memorias se sientan frescas, a pesar de los años, demostrado en las veces que oficiales, cada vez que se reúnen con sus compañeros de promoción, ya sea en actividad o retiro, siguen recordando y riendo a carcajadas al evocarlas, siendo constantemente el principal tema de conversación.

La Escuela Naval no ha estado exenta de desastres, como el sismo de 1940 y, sobre todo, el terremoto de 1974, que desplomó parte de sus instalaciones, quedando atrapado el Cadete de Segundo Año Vladimir Mejía, y perdiendo la vida un Oficial de mar y un empleado civil de carrera. El mal estado de casi todas sus instalaciones hizo que los cadetes se alojen provisionalmente a bordo del BAP "Independencia", para que luego se habiliten módulos temporales en los que desarrollarían sus actividades. Si bien es cierto que los edificios se encontraban derruidos, la moral incólume, el entusiasmo, el ímpetu y el coraje del cadete hicieron notar que su carácter supera la adversidad.

En 1958 una multitud jubilosa de gente esperaba en el aeropuerto de Limatambo el arribo del avión que traía consigo los restos del Almirante Grau, repatriados de Chile. La comisión encargada de recibirlos estuvo presidida por el Director de la Escuela, Contralmirante F. Texeira. Un trozo de tibia y algunos objetos personales del "Caballero de los Mares" fueron entregados oficialmente por el presidente Prado en una memorable ceremonia, con la presencia de la señorita María Luisa Grau Cavero, hija del Almirante; el Alférez de Fragata Manuel Elías, último sobreviviente del combate de Angamos; y como abanderado de los guardiamarinas del buque español "Juan Sebastián Elcano", el Infante Juan Carlos de Borbón, Príncipe de Asturias y actual Rey español. Sobre la cripta del "Peruano del Milenio", en la cual reposan sus restos, se erige el monumento de su imagen (tan imponente como su vida misma), que fue inau-

gurada en 1976. Vemos, pues, cómo Grau se encuentra presente en la Escuela Naval, en la cual se puede leer la importante misión de vida encomendada a sus cadetes en la frase: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".


Ímpetu y coraje.

Como señalábamos en las líneas iniciales, la particular simbiosis que se da entre una Escuela pletórica de tradiciones y aquellos jóvenes que decidieron seguir el llamado de su vocación para postular a esta, hace que se nutra de cada uno de ellos y a su vez esta inserte su llama imborrable, heroica e histórica, que permanecerá hasta el último de sus días, porque es fácil notar el semblante, la mirada y el carácter particular de quien alguna vez se acomodó las caponas incrustadas con el ancla de bronce, en los hombros de su uniforme.

Han pasado algunos años desde que me gradué en la Escuela Naval y cada vez que por cierto motivo regreso, al ingresar veo el campo de maniobras, la imponente imagen del Gran Almirante del Perú, los aspirantes de guardia de Cripta; percibo el olor a sal del aire, el viento que lleva mi suspiro al cielo, y ante todo ello mi corazón se acongoja, porque fue aquí donde dejé mis mejores años, donde adopté este legado, donde se imprimió en mi ser el espíritu caballeroso, combativo y perspicaz.

Para un ex cadete naval, a la pregunta que sus familiares y amigos siempre le hacen: "¿Por qué decidiste ingresar a la Escuela Naval del Perú?", no es difícil responder, ya que con mirada llena de orgullo, dirá: "Por su Alma".

Ahora, por fin, entiendo el significado de "Alma Mater".

Bibliografía

- Calm. (r) Casaretto Alvarado, Fernando. (1999) - *Alma Mater.* Lima.
- Teniente Primero A.P. Ortiz Sotelo. Jorge (1981) - *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada).* La Punta - Escuela Naval de Perú
- Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. (1995) - *Historia Marítima del Perú.* Lima.



La participación de los afroperuanos en la Guerra con Chile



Licenciado en Historia
JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO[1]



"Dispense mi Comandante, yo deseo quedarme en el 'Huáscar'. ¡Quiero morir con usted!".
Del grumete Medina al Almirante Grau (1879)

Un hombre de piel morena, de tupidos cabellos rizados, canoso, con pómulos sobresalientes y de nariz ancha, mantiene una mirada firme que da la impresión de observar algo en el horizonte, atento quizás a cualquier movimiento. El gorrito que lleva puesto este hombre con la palabra "Huáscar" en la parte frontal nos indica que es un marino peruano. Este negrito que aparece en una fotografía a blanco y negro es Alberto Medina Celia, o simplemente el grumete Medina, último tripulante sobreviviente de aquel monitor legendario que comandó Miguel Grau hasta su muerte, y junto con quien Medina combatió en alta mar.

A través de esta fotografía, ingresamos probablemente a un campo poco estudiado por la historiografía peruana hasta la actualidad, en donde no solo se trata de conocidos héroes o personajes que participaron durante los años en que se desarrolló la Guerra con Chile. En esta oportunidad vamos a darle una breve pero interesante mirada a aquellos personajes –quizás poco conocidos por muchos peruanos– que a pesar de su condición dentro de la sociedad por el color de su piel, pelearon en defensa de aquel país que en los casi tres siglos de dominio español los consideró como objeto de esclavitud, aunque al final de cuentas creció en ellos el amor y respeto por la tierra que vería crecer a las nuevas generaciones de afroperuanos durante la República.

Es común encontrar en los textos de historia peruana relacionar a la población negra con la esclavitud, el culto religioso, y por qué no reconocerlo, el bandolerismo. Basta con mirar a grandes rasgos casos como el de Martín de Porras, el culto al Cristo de Pachacamilla, las amas de leche y las negras esclavas amantes de los españoles, de cuyos amoríos venían al mundo los llamados "mulatos".

DURANTE LA COLONIA

Tras la llegada de Francisco Pizarro en el s. XVI, los negros naturales de Angola, Guinea y el Congo –cazados y vendidos por comerciantes negreros– eran traídos en carabelas como mercancía, para luego ser comercializados en los territorios dominados por la Corona española a lo largo del continente americano. En el Virreinato del Perú, el puerto del Callao fue el centro donde los negros eran vendidos como piezas de ébano a 500 pesos, siendo marcados en el cuerpo con hierro candente para ser reconocidos por sus amos. Su traslado y venta en esta parte del continente fue a petición de Fray Bartolomé de las Casas, con el propósito de reemplazar a los indígenas de los duros trabajos en los campos de cultivo y



Presencia del afro-peruano en las tropas patrióticas.

minas, actividades que habían ocasionado una repentina caída en su población, sumándose a esto las epidemias que trajeron los conquistadores.

Por casi tres siglos, los esclavos negros tuvieron que soportar la explotación y los dolorosos castigos que les imponían sus propietarios ante algún intento de fuga o "mala" actuación en las haciendas y ciudades, como los azotes, la castración o la mutilación de algún miembro, como las manos. El pensamiento de la época llevó a que se prohibiera arrojar a los negros fallecidos en las acequias, porque "contaminarían" el agua, así como también se prohibió colocarlos en ataúdes, sino directo en la fosa común. Era evidente que en este sector de la sociedad colonial no eran considerado como seres humanos.

Sin embargo, hubo esclavos que consiguieron un mejor trato en base a su esfuerzo, como aquellos que estaban bajo la protección de la Compañía de Jesús –cuyos miembros son conocidos como jesuitas– en sus campos, cultivando la vid, caña de azúcar y demás productos que producían, pero sin que esto significara alcanzar la igualdad de derechos.

EN LA REPÚBLICA

Las poblaciones de esclavos negros se establecieron básicamente en Trujillo, Lima, Ica y Arequipa, pasando casi inadvertidos en muchos lugares de los Andes, como por ejemplo en Huancavelica.[2] Ya entrada la vida republicana, la presencia del negro peruano se podía percibir entre las tropas patriotas en las batallas de Junín y Ayacucho, además de actuar entre las filas de algún caudillo, quien les prometía la libertad a cambio de su participación; lo cual finalmente solo quedaba en meras promesas. El Libertador José de San Martín proclamó la libertad de los negros esclavos durante su protectorado, pero solo de aquellos que nacieron después de la Independencia. No obstante, será con Ramón Castilla en diciembre de 1854 cuando verdaderamente esta población obtendría la libertad[3], sucesos que han quedado plasmados en canciones y décimas escritas por los libertos, algunas de las cuales han perdurado hasta la actualidad.

Sin embargo, en el periodo que comprende la Guerra con Chile, la presencia del afroperuano ha pasado casi inadvertida. A estos solo les dedican algún párrafo o breves líneas, donde se pueden encontrar dos afirmaciones comunes. Por un lado, la apreciación por parte de algunos especialistas de que los negros durante la guerra aprovecharon el caos para sublevarse contra los hacendados y sus caporales –especialmente los del sur chico–, a quienes torturaron y asesinaron por ser explotadores de su raza, victimando de paso a los chinos coolíes, a quienes veían como los arrebatadores de sus puestos de trabajo en

las haciendas e islas guaneras, ya que los asiáticos –quienes llegaron a partir de la segunda mitad del s. XIX como esclavos reemplazantes de los negros– eran vistos como mejores trabajadores; mientras que otros manifiestan que simplemente se dedicaron a hacer actos de pillaje en las ciudades que eran ocupadas por el ejército invasor.[4]

Pero, ¿solo en este tipo de acciones actuaron los negros durante la Guerra? ¿Todos ellos se comportaron de manera homogénea? Quizás el verlos desde esta perspectiva –como casi siempre se les ha mirado– nos llevaría a continuar con esa imagen tradicional que se le ha dado a la población negra durante la Guerra.

Frente a este panorama, podríamos preguntarnos: ¿Acaso no existieron afroperuanos que participaron en la defensa o resistencia llevadas a cabo por las fuerzas peruanas? La respuesta a esta interrogante de la historia es que sí existieron peruanos de piel morena que se identificaron con la defensa de nuestro país durante la Guerra con Chile, aquella que hicieron suya después de tres siglos de haber llegado a esta parte del continente traídos por los conquistadores españoles. Su participación no solo se circunscribe a coger un fusil o machete a la hora del combate –como sí lo hicieron– entre los grupos de "montoneros" que se formaron para resistir el avance chileno en el sur chico, tanto de hombres como mujeres, sino que también participaron personajes que llegaron a vestir el uniforme militar, sin ser ajena a este caso la Marina peruana. Se sabe que a través de sus acciones dieron muestras de valor y amor por el Perú, y que en no muy pocos casos llegaron a ofrendar sus vidas en su defensa. Algunos actos heroicos protagonizados por estos héroes de color –aún varios en el anonimato– serán tomados como ejemplo en el presente trabajo.

LA HISTORIOGRAFÍA FRENTE A LOS AFROPERUANOS

Antes de entrar de lleno con respecto a la participación de afroperuanos durante la Guerra con Chile, expondremos brevemente las apreciaciones que tienen algunos historiadores acerca de la población negra durante el periodo en cuestión.

Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú: 1822 – 1933*, Tomo IX, se limita a mencionar que con la importación a gran escala de chinos a las haciendas del valle de Cañete, se creó un sentimiento de odio hacia ellos por parte de los negros que también laboraban ahí, porque los asiáticos eran vistos como mejores trabajadores y de mejor voluntad. Es por eso que los negros aprovecharon la guerra para perseguir a los chinos, buscando a un grupo de estos que logró refugiarse en el puerto cañetano, donde fueron alcanzados por los negros, y quienes les dieron muerte lapidándolos o ahogándolos. Lo que también resalta

Basadre es que los afroperuanos no fueron aliados del ejército invasor.[5]

Heraclio Bonilla, en Un siglo a la deriva: *Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra* menciona que existió un miedo social, generado por los negros, chinos e indios, quienes en turbas exaltadas atacaban la propiedad de los hacendados, por lo que esta clase propietaria –e inclusive el mismo alcalde de Lima– solicitaron la pronta ocupación de la ciudad por parte del ejército chileno.[6]

"[...]es casi común entre los historiadores antes mencionados la idea del negro rebelde y bandolero. Sin embargo en los últimos años esta idea sobre la actitud del negro durante la guerra ha ido cambiando progresivamente, como se ve por ejemplo de José Antonio Del Busto y Manuel Zanutelli".

Margarita Guerra, con su ensayo de *Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879*, analiza la presencia negra como aquella que era primeramente reducida en cuanto al número de la población (solo el 9%); decía que el hombre de raza negra se caracterizaba por ser un hombre primitivo, inculto y ligado al bandolerismo. Esto último debido a que cuando se le da la libertad en 1854, es socialmente rechazado y, económicamente, carece de capacidad adquisitiva, lo que obliga a que no muy pocos se queden trabajando para sus antiguos amos.[7]

Wilfredo Kapsoli, en su artículo "La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra", compara a los negros con los chinos en cuanto se refiere a los levantamientos ocurridos en diciembre de 1879 en las haciendas de Chincha e Ica. Kapsoli afirma que el objetivo de estas acciones de la población negra tuvo como propósito asesinar a los hacendados. Todo esto desencadenó una violenta confrontación entre la población blanca y los trabajadores negros de la zona.[8]

Como se puede notar, es casi común entre los historiadores antes mencionados la idea del negro rebelde y bandolero. Sin embargo, en los últimos años esta idea sobre la actitud del negro durante la guerra ha ido cambiando progresivamente, como es el caso de José Antonio del Busto y Manuel Zanutelli.

Del Busto, en su *Breve historia de los negros en el Perú*, en la parte dedicada a la Guerra con Chile, resalta que los negros peruanos sí participaron defendiendo el territorio nacional, citando algunos personajes como, por ejemplo, Alfredo Maldonado en el Morro de Arica, los diez artesanos de Tacna, los que

participaron en la batalla de Miraflores, Pablo Unanue y el grumete Alberto Medina en Angamos. En todos ellos, llegó a reflejar también ese ánimo alegre de los afroperuanos.[9]

Mientras que Zanutelli Rosas, en *El Almirante Grau y la plana menor del 'Huáscar'*, se encarga de exponer el desempeño que tuvo la plana menor que tripulaba el legendario monitor, entre los que se encontraban no solo connacionales, sino también ciudadanos extranjeros. Zanutelli, en una breve biografía de cada uno de los tripulantes, resalta de manera especial a los miembros de la compañía "Constitución", conformada por negros, relatando las situaciones que padecieron estos tripulantes cuando fueron tomados prisioneros tras la muerte de Miguel Grau y la captura del 'Huáscar' por marinos chilenos, siendo llevados a una ciudad chilena.[10]

Visto a grandes rasgos cómo aborda la historiografía a los hoy llamados afroperuanos, pasamos a narrar algunos pasajes históricos de estos héroes de color.

LA GUERRA Y LA PARTICIPACIÓN AFROPERUANA

El 5 de abril de 1879, el Gobierno chileno declaraba formalmente la guerra a nuestro país, siendo los territorios salitreros en Tarapacá la causante del interés chileno, aunque la historia de dicho país afirma que el origen del conflicto era los abusos que sufrían sus conciudadanos por parte de las autoridades bolivianas en Tarapacá, Antofagasta e Iquique; el aumento del impuesto al salitre ejecutado



Marinos afroperuanos integrantes de la Compañía "Constitución".

por los bolivianos, y sobre todo el pacto defensivo secreto que firmaron Perú y Bolivia en 1873,[11] tema que utilizaron como caballito de batalla, iniciándose de esta manera uno de los periodos más amargos con que ha tenido que cargar nuestra historia republicana, la misma que, a pesar de haber transcurrido 135 años, aún sigue generando pasiones y desencuentros en ambos países, como se vio recientemente con la solicitud peruana, juicio y posterior sentencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, a fines de enero de 2014, respecto a la delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile.

Pero, volviendo al tema en cuestión, como se sabe, entre 1879 y 1884 surgieron no solo las figuras de héroes y personajes que destacaron por acciones de guerra, coraje, valor y amor por la tierra que los vio nacer y crecer, sino también individuos que actuaron de una manera muy cuestionable frente a lo que debió ser su actitud durante la guerra. Si bien la historia ha resaltado los nombres de los oficiales militares y navales que combatieron y ofrendaron sus vidas, es necesario también decir que la historiografía peruana ha incluido a partir de la década del 70 del siglo XX la figura del indígena que actuó en la llamada "Guerra de Guerrillas" contra las tropas chilenas, durante la fase de la resistencia. Sin embargo, existieron también poblaciones de negros que no fueron ajenos a la situación por la que atravesaba el país en esos momentos.

Una muestra de ello, durante el combate naval, fue la presencia de una dotación de tripulantes negros a bordo del monitor "Huáscar", que fue bautizada con el nombre de "Constitución". La procedencia de este nombre, a ciencia cierta, no se conoce, pero sí es sabido que este grupo humano fue constituido netamente por afroperuanos que provenían de la escuela de tripulantes o de aprendices. Muy diferente a lo que hoy conocemos como el servicio militar, la marinería de fines del s. XIX podía ingresar a las filas de la Armada a partir de los 13 hasta los 17 años de edad –eso explica por qué estos personaje murieron o quedaron discapacitados a tan corta edad–, siendo la condición principal para su ingreso el ser "robustos" y "bien organizados". El periodo de instrucción de estos adolescentes se prolongaba por espacio de tres años, donde adquirían los conocimientos de religión, lectura, caligrafía, aritmética teórica y práctica, geografía, además de las instrucciones de mar, cuyo centro de formación era la fragata "Apurímac". Si bien muchos ingresaban –algunos a la fuerza–, solo culminarían su formación los que soportaban la intensidad del entrenamiento, gracias a su vocación naval.[12]

Cuando se inició la guerra y la Armada peruana movilizó sus buques, el "Huáscar" fue la punta de lanza de la escuadra, que se mantuvo vigilante y combativa a la

hora del enfrentamiento. Al lado de Grau estuvieron sus oficiales y tripulaciones de marinería, entre los que figuran algunos europeos, y también los más de una docena de negros del "Constitución". Dentro de esta dotación de negros se encontraba el grumete Alberto Medina Celia. Natural de Lima, muy joven ingresó a la escuela de aprendices. Una de las anécdotas que ha trascendido del grumete Medina fue cuando unos oficiales del "Huáscar" le ordenaron desembarcarse del monitor en el Callao, cuando Medina se dirigía al teatro de operaciones en el sur, debido a que era muy joven para esos menesteres. El grumete, de tan solo 17 años de edad, no conforme con la orden de sus superiores, se dirigió al puesto de mando del Comandante Grau y le dijo: "Dispense, mi Comandante, yo deseo quedarme en el 'Huáscar'. ¡Quiero morir con usted!"[13]. Grau, admirado por el patriotismo y la lealtad del joven grumete, aceptó que se quedara a bordo del "Huáscar". Medina cumpliría su palabra, si bien no murió, salió con algunas contusiones al caer el monitor en poder de los chilenos.

Producto del fragor del combate, aquel 8 de octubre de 1879 en Angamos, donde el monitor al mando de Miguel Grau se enfrentaba a los seis buques enemigos que lo rodearon, Medina vio cómo su Comandante, aquel que lo dejó quedarse, moría despedazado al impactar un proyectil en el puente de mando. Los oficiales que quedaron continuaron tomando la posta del Comandante, cada uno siendo reemplazado por otro al caer muerto. Los integrantes de la "Constitución" continuaron combatiendo a pesar de la inferioridad numérica en que se encontraban, y es en estos momentos que se vuelven una eternidad, donde cae muerto Pedro Pablo Unanue, otro marino afroperuano, nacido en San Vicente de Cañete, que se desempeñaba como primer cargador del cañón de cubierta. Al caer el pabellón nacional del mástil, producto de los disparos del enemigo, Pedro recibió la orden de volver a colocarlo, haciéndolo de inmediato. En el momento en que logró clavar la enseña en lo alto del monitor, fue alcanzado por un proyectil chileno, cayendo al vacío dando vivas al Perú y muriendo en el acto.[14]

El jefe a cargo de aquellos marinos afroperuanos en el monitor fue Manuel Arellano, quien durante el combate no se cansaba de animar a sus hombres diciéndoles "¡Arriba mis buitres!", llamados así al relacionarlos con estas aves de plumaje negro, por el color de su piel, siendo también conocidos como los negros "Chivillos", quienes no lo defraudaron y siguieron combatiendo hasta el final.[15]

El grumete Medina con los sobrevivientes de la "Constitución" y el resto de los tripulantes, al ser capturado el "Huáscar" por los chilenos, luego del fallido intento de hundimiento, fueron llevados a un cuartel de artillería en Santiago

y los heridos internados en el hospital San Juan de Dios de esa ciudad. La presencia de negros de nuestra Armada causó todo tipo de opiniones en la prensa mapocha, la misma que informaba de esta manera: "Los peruanos son todos negros, tienen labios gruesos, pómulos salientes [...], y la parte blanca de los ojos con un tinte amarillo muy pronunciado"[16].

La tripulación volvió a nuestro país previo canje con prisioneros de guerra chilenos del transporte "Rímac", de la corbeta "Esmeralda" y los jinetes de caballería "Carabineros de Yungay".

Pero previamente al combate de Angamos, los negros de la "Constitución" pelearon en Iquique el 21 de mayo de ese mismo año, quienes a bordo del "Independencia" y al mando del Comandante José Sánchez Lagomarsino repelieron el ataque de los fusileros chilenos, hasta que el buque peruano chocó contra un arrecife al perseguir a la "Covadonga".

Luego de la campaña marítima, se prosiguió con el combate en tierra, en donde sobresalieron las figuras de Francisco Bolognesi, Andrés Avelino Cáceres, Alfonso Ugarte, entre otros; pero en la que no estuvo ausente la presencia del negro peruano. Una muestra de ello se dio en la defensa del morro de Arica. Aquí será protagonista el cabo Alfredo Maldonado, quien en el momento en que era rodeado junto con sus compañeros por tropas chilenas, hizo estallar



Veteranos del "Huáscar" en 1910.

"En medio de estos negritos se encontraba un personaje, quien a pesar de su corta edad, fue participe del mas cruento de los combates. Se llamaba Agustín Salas, era natural de chincha y pese a sus trece años de edad se desempeñó como el "tambor de órdenes" que por aquellos años era una tradición la participación de músicos adolescentes en casi todos los ejércitos del mundo".

el polvorín donde se encontraba apostado, sacrificando su vida y cegando la del enemigo. También se habla de la presencia de 400 negros artesanos provenientes de la ciudad de Tacna, quienes combatieron al mando del Coronel Francisco Bolognesi.[17]

Tomado el sur peruano por las tropas enemigas, esta prosiguieron su avance con dirección a la capital. Es así como se llega a las batallas de San Juan y Miraflores –previo saqueo e incendio de Chorrillos y Barranco– en donde acontece la defensa del Morro Solar por parte de Miguel Iglesias, y en donde participó también su hijo, quien al final perdería la vida. Con el morro en poder enemigo, y tomado prisionero Iglesias, se inicia la destrucción de la urbe. No obstante, en la defensa de la ciudad de Lima no dejaron de estar presentes los afroperuanos, entre civiles y militares. Si bien es cierto que hubo piquetes de estos personajes que aprovecharon la coyuntura para realizar actos de pillajes, estos no llegaron a opacar la valerosa participación que tuvieron muchos otros.

Es así que en las pampas de Miraflores, durantes los preparativos para la defensa de la capital, se podía observar a grupos de negros levantando los reductos, conduciendo las recuas de mulas cargadas con las armas y municiones, y posteriormente luchando contra el invasor.

En medio de estos negritos se encontraba un personaje, quien a pesar de su corta edad, fue partícipe del más cruento de los combates. Se llamaba Agustín Salas, era natural de chincha y pese a sus trece años de edad se desempeñó como el "tambor de órdenes", ya que por aquellos años era una tradición la participación de músicos adolescentes en casi todos los ejércitos del mundo. Agustín había iniciado su vida militar formando parte del Batallón Ayacucho N° 3. Este batallón perteneció en un principio al "Huáscar", para luego ser

reemplazado por el "Constitución", junto con quienes combatió hasta caer prisionero en Angamos.[18]

Cuando Nicolás de Piérola toma el poder, decide disolver la "Constitución" el 1 de febrero de 1880, pero sus integrantes, comprometidos con la defensa de la Patria, decidieron formar parte del batallón "Guarnición de Marina" que estaba al mando del Capitán de Navío Juan Fanning. A este mismo batallón ingresó Agustín Salas, haciendo lo mismo que en el "Ayacucho N° 3". Llegado el 15 de enero de 1881, durante la batalla y la posterior ruptura de las largas defensas de San Juan y Miraflores, organizadas equivocadamente por Piérola, se generó el repliegue desordenado de nuestras fuerza, lo que causó una numerosa cantidad de bajas entre estas, en los cuales se encontraba el jovencito Agustín, quien "salió herido sobre la escápula del lado izquierdo, atravesándole la bala el brazo del mismo lado y lastimando el periostio del hueso húmero"[19]. A pesar de que fue atendido de inmediato por el cirujano mayor Santiago Távara, quedó con el miembro parcialmente inutilizado e incapacitado para continuar con la defensa. A pesar de su corta vida, Salas la vivió de forma intensa al defender la tierra que lo vio nacer. Si bien sobrevivió a pesar de la discapacidad que le dejaron las heridas de la guerra, tuvo que afrontar, como muchos otros, los problemas burocráticos a la hora de reclamar sus derechos como ex combatiente.

La capital había quedado bajo el poder del ejército invasor, el puerto del Callao padecía el bloqueo de la escuadra sureña, y mientras el Almirante francés Petit Thouars evitaba que Lima fuera saqueada por las tropas al mando de Baquedano, ante la situación tan agobiante que se vivía en nuestro país, se inicia la resistencia emprendida por Andrés Avelino Cáceres (1882 – 1883) cuyas milicias estuvieron conformadas principalmente por indígenas, negros y por todos aquellos que se negaron a someterse al poder enemigo; conformando contingentes guerrilleros, comandados en su mayoría por militares de carrera, adhiriéndose así a la causa de Cáceres.

Una muestra de ello se dio en Chincha, Pisco e Ica, en donde la mayoría de los afroperuanos de las haciendas resistieron el avance mapocho a través de grupos de montoneros y apelando a la guerra de guerrillas. En esta zona conocida como el sur chico, según los testimonios que han ido pasando de generación en generación, las tropas invasoras cometieron todo tipo de abusos, como el atravesar con sus bayonetas los vientres de las mujeres embarazadas, violar a las jóvenes e inclusive incendiar algunas iglesias, como sucedió en el hoy distrito de Sunampe.

Pero contradictorias actuaciones acaecieron, por ejemplo, en Pueblo Nuevo, cuando un contingente de 125 combatientes, entre ellos no pocos negros

armados precariamente, se preparaban para la contraofensiva chilena, que buscaba apagar todo foco de resistencia peruana, obligando a las milicias peruanas a evacuar a sus familiares hacia las zonas inaccesibles. Sin embargo, la causa de la resistencia no fue entendida por los hacendados del valle, quienes se ofrecieron como cooperadores del ejército invasor a cambio de que estos brindasen seguridad a sus propiedades, tal y como consta en uno de los partes oficiales enviado por un oficial chileno a Lynch.[20]

Otros episodios se produjeron también en el valle de Chincha, donde las montoneras siguieron operando a lo largo del año de 1883, atacando y hostigando a todo el contingente chileno que se desplazaba por la zona. Como ocurrió la mañana del 2 de julio, en que un destacamento de catorce soldados invasores fue sorprendido y atacado por un gran número de negros en el distrito de Tambo de Mora, quienes dieron muerte a balazos al Comandante del contingente mapocho, junto con otros tres soldados, quedando heridos cuatro de estos, mientras que el resto emprendía la huida con dirección a Chincha Alta, prosiguiendo estas acciones en Sunampe, el Carmen, Larán, San José, entre otros poblados.[21]

No se puede dejar de mencionar la participación de la mujer negra durante la guerra, como fue el caso de Catalina Buendía de Pecho, quien fue tomada prisionera en la batalla de Cerrillo, Ica, en octubre de 1882. Esta "imponente morena" –según algunos testimonios– sería ahorcada por participar en la resistencia peruana, luego de ser previamente violada según el plan de los soldados sureños. Ante esta situación, Catalina pidió preparar un refresco de piñón, hecho de semillas venenosas, para invitárselo a sus captores. Uno de los oficiales chilenos, dudoso de la bebida preparada, obligó a que el primer vaso se la bebiera Catalina, obedeciendo esta, pero por su fuerte anatomía no murió al instante, como sí ocurrió con el enemigo.[22]

Así transcurrieron los meses en que se prolongó la resistencia, hasta que finalmente Cáceres fue doblegado en Huamachuco en julio de 1883, para posteriormente firmar apresuradamente el Tratado de Ancón, en el que Miguel Iglesias negociaría la "paz" y posterior retiro del ejército invasor.

Si bien la guerra con Chile había culminado, los problemas para los ex combatientes que buscaban ser reconocidos y lograr percibir una pensión económica se agudizaron, puesto que a muchos les fue negado desde un principio. Los engorrosos trámites burocráticos estatales que les exigían demostrar el haber sido defensores de la Patria durante la guerra, muchas veces terminaron por negarles sus pedidos.



Participación activa de la población negra.

Como es de suponer, muchos de los combatientes que sobrevivieron quedaron incapacitados de poder desenvolverse normalmente, producto de las lesiones que sufrieron, por lo que solicitaban al Estado una pensión con la cual poderse mantener. Esto le pasó a Agustín Salas, quien después de 17 años de ocurrida la guerra pidió se le reconociera su invalidez y así tener acceso a una pensión. Presentó las certificaciones del cirujano Távara, quien lo curó cuando cayó herido en la Batalla de Miraflores; a pesar de presentar esta y otras pruebas que demostraban ser un defensor de la Patria, las autoridades de la época le denegaron su pedido. Tuvo que esperar hasta 1914 para que recién su solicitud sea aprobada.

El grumete Medina no fue ajeno a esta contradictoria situación que debieron afrontar los ex combatientes. Los integrantes de la "Constitución" tuvieron que esperar hasta julio de 1927, fecha en que el Centro Naval del Perú por primera vez incorporó, en calidad de socios honorarios, a los "sobrevivientes de las guerras del Perú", entre los que estaban los tripulantes del "Huáscar" y la "Unión". Cuando se dio esta disposición, quedaban muy pocos combatientes sobrevivientes afroperuanos, solo unos cuantos, debido a que la mayoría ya habían dejado de existir. Entre los pocos vivientes estaba el grumete Alberto Medina Celia. Parece paradójico, pero durante el oncenio de Leguia, este contingente de negros recibió condecoraciones y reconocimientos por parte del Presidente en ceremonias públicas, pero no todos percibían una pensión. Medina, llevado por su amor al uniforme y a la Patria, siempre participó en toda las actividades cívico-militares, como puede apreciarse en las fotografías que se conservan en el Archivo Fotográfico de la Marina Peruana, en que aparece siempre él erguido sosteniendo la bandera nacional. Su muerte, en abril de 1948, puso fin a la presencia de los afroperuanos sobrevivientes de la guerra.

Podría decirse que Salas y Medina fueron algunos de los pocos sobrevivientes que tuvieron suerte en conseguir una pensión de parte del Estado por los servicios prestados durante la guerra, pero no tuvieron todos la misma suerte, como sucedió con Darío San Ginés, otro de los integrantes de la compañía "Constitución" cuyo petitorio le fue denegado, muriendo de esta manera sin recibir un solo centavo. Muchos otros, cansados de solicitudes rechazadas, volvieron a su tierra natal, desapareciendo en el anonimato, donde encontrarían la muerte, producto de su avanzada edad.

Con estos breves casos antes mencionados, podremos concluir que la población negra participó activamente en el transcurso en que duró la guerra con Chile, y que a pesar de sus importantes acciones, la historia oficial la ha mantenido relegada de sus páginas. Quizás hurgando más en nuestros archivos podremos encontrar nuevos casos sobre la participación de afroperuanos en la defensa del país.

Este trabajo ha tratado de dar una nueva mirada a aquellos héroes de color, muchos de ellos aún en el anonimato, pero cuyo ejemplo de valor y amor al Perú debe ser rescatado y resaltado por las nuevas generaciones, no solo de afroperuanos, sino por todos los integrantes de nuestro país.

Referencias

1 Licenciado en Historia (UNFV), con maestría en *Desarrollo y Defensa Nacional* en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Primer puesto en el concurso nacional de tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR).

2 Programa "Sucedió en el Perú. Tema: Los negros", producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20 – 03 – 09, 17:30 p.m.

3 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, pp. 74 – 76

4 Chaupis, Jose; Rosario, Emilio (2007) *"La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia"* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM, p. 29

5 Basadre, Jorge (2005) *"Historia de la republica del Perú: 1822 - 1933"* Tomo IX. Lima: Editorial El Comercio S.A. p. 297

6 Bonilla, Heraclio (1980) "Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra". Lima: IEP, p. 195, 204

7 Margarita Guerra *"Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879"*, en Cayo, Percy (1983) *"En torno a la guerra..."*, pp. 88 -90.

8 Wilfredo Kapsoli *"La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra"*, en *"Reflexiones en torno a la guerra de 1879"*., p. 343.

9 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, pp. 74 – 76.

10 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huáscar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 54

11 Inostroza, Jorge (1969) *"Adiós al séptimo de línea: La frontera en llamas"*. Santiago de Chile: Editorial Zig – zag S.A.

12 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huáscar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 75

13 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 76

14 Ibíd.

15 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huáscar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 90

16 Ibíd., p. 82

17 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p.. 75

18 Ortiz, Jorge (2007) *"Diccionario biográfico marítimo peruano"*. Lima: Asociación de historia marítima y naval iberoamericana.

19 Ibíd.

20 Comisión permanente de historia del Ejército (1983) *"La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882 -1884"*. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra, p. 79

21 Véase al respecto Rolando Pachas Castillo *"La guerra con Chile y la destrucción del sur medio"*. En Chaupis, Jose; Rosario, Emilio (2007) *"La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia"* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM, p. 244

22 Sánchez, Marcos *"Héroes de coló"*. En Domingo, revista del diario La republica. Edición N° 422. Lima 23 del julio 2006, p. 15

Bibliografía

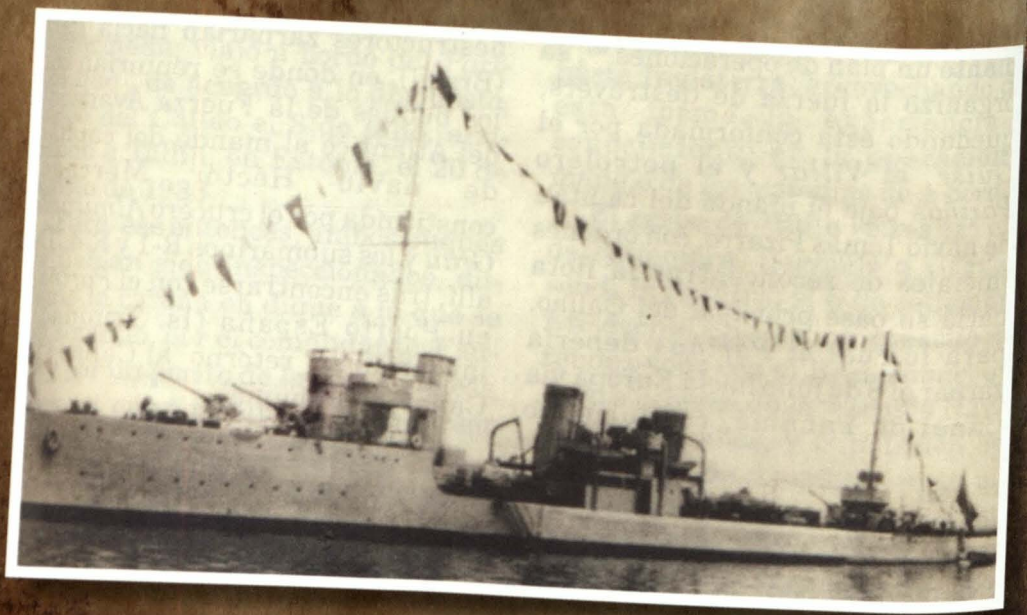
- Basadre, Jorge (2005) *"Historia de la republica del Perú: 1822 - 1933"* Tomo IX. Lima: Editorial El Comercio S.A.
- Basadre, Jorge (1979) *"Reflexiones en torno a la guerra de 1879"*. Lima: Centro de Investigaciones y capacitación.
- Bonilla, Heraclio (1980) *"Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra"*. Lima: IEP.
- Cayo, Percy (1983) *"En torno a la guerra del Pacifico"*. Lima: Fondo editorial PUCP
- Chaupis, José; Rosario, Emilio (2007). *La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia.* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM.
- Comisión permanente de historia del Ejército (1983). *La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882 -1884.* Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- Comisión permanente de historia del Ejército (1982). *La resistencia de la Breña: La contraofensiva de 1882.* Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- Del Busto, José (2001). *Breve historia de los negros en el Perú.* Lima: Fondo editorial del congreso del Perú.
- Guerra, Margarita (1991). *La ocupación de Lima 1881 -1883: El gobierno de García Calderón.* Lima: Fondo editorial Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
- Inostroza, Jorge (1969). *Adiós al séptimo de línea: La frontera en llamas.* Santiago de Chile: Editorial Zig – zag S.A.
- Ortiz, Jorge (2007). *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de historia marítima y naval iberoamericana.
- Pontificia Universidad Católica del Perú (2002). *Histórica*, Vol. XXVI No 1 – 2 julio –diciembre 2002, Tomo II. Lima: Fondo editorial PUCP
- Sánchez, Marcos. *Héroes de coló.* En Domingo, revista del diario La republica. Edición N° 422. Lima 23 del julio 2006, págs. 14 -15.
- Zanutelli, Manuel (2002). *El almirante Grau y la plana menor del Huáscar.* Lima: Fondo editorial del congreso del Perú.

Programa Televisivo

- Programa *"Sucedió en el Perú. Tema: Los negros"*, producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20 – 03 – 09, 17:30 p.m.



Destructor Almirante Villar, arribando al Puerto del Callao.



Destructor Almirante Guise, con empavesado arribando al Callao.

Los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" en España en 1933



Sargento Primero
JOSÉ LUIS BLANCO LORENZO
(Armada Española)

Las calles ferrolanas se comenzaron a animar rápidamente con las dotaciones de los buques peruanos, y la sociedad "Casino Ferrolano" invitó a los jefes y oficiales al uso de los salones de la entidad situada en la calle Real y comenzó a preparar un recibimiento a los marinos.

El pasado 30 de junio de 2013, se cumplían 80 años de la incorporación de los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" a la Marina de Guerra peruana.

Desde que el primer caza torpedero peruano construido en Francia, el "Teniente Rodríguez", cruzara el canal de Panamá el 18 de agosto de 1914, la Marina peruana ha tenido en sus listas navales destructores de diversa procedencia, uno de ellos también bautizado como "Villar".

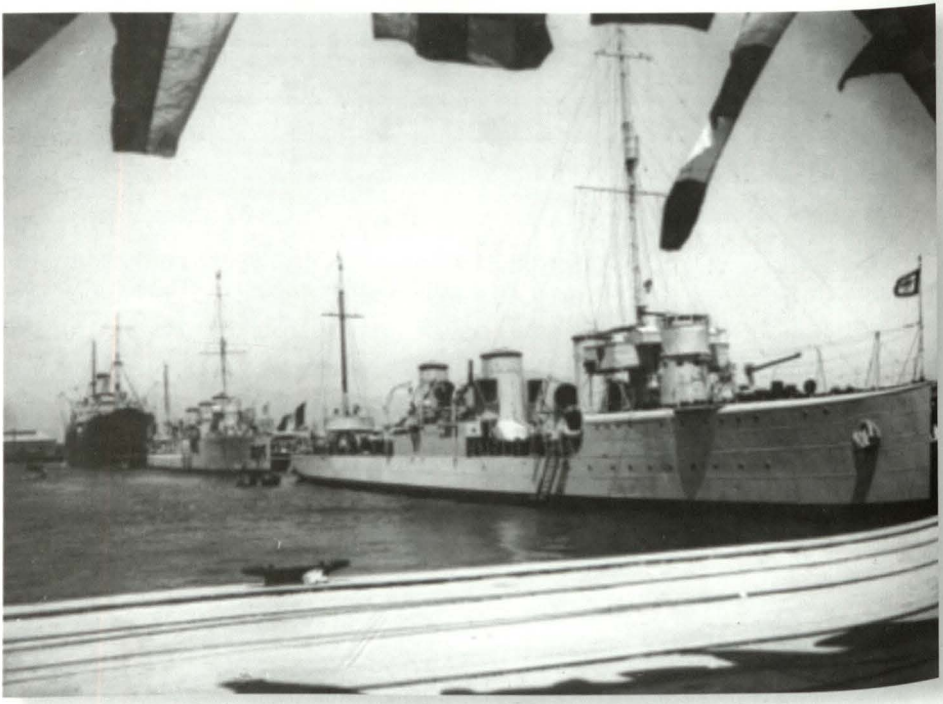
Volviendo la vista atrás, en 1933, en pleno conflicto con Colombia, se produjo la adquisición por parte del Gobierno de dos destructores a la naciente Estonia, procedentes de la Primera Guerra Mundial. Los buques estonios "Vambola" y "Lennuk" fueron bautizados con los nombres de "Almirante Guise" y "Almirante Villar", herederos de las mejores tradiciones navales peruanas.

El 2 de septiembre de 1933 los nuevos buques peruanos zarparon de Tallin, rumbo a Gravesend (Inglaterra), donde se reunieron con el BAP "Rímac", que había salido del Callao el 8 de julio con las dotaciones y cadetes del último año de la Escuela Naval.

El día 25 zarparon rumbo a Perú, pero por una inesperada avería del "Almirante Villar", los dos destructores y el petrolero "Pariñas", tuvieron que arribar al puerto de Ferrol tres días más tarde. Ferrol es una ciudad situada en el noroeste de España, con gran tradición naval y poseedora de los astilleros navales pertenecientes a la Sociedad Española de Construcción Naval, hoy en día Navantia.

El día de su llegada, el Capitán de Navío Tomás M. Pizarro Rojas, jefe de la división naval peruana, cumplimentó a las autoridades españolas acompañado por el Alférez de Navío Guillermo Schaffhausen, oficial del acorazado español "Jaime I" y por el oficial de Artillería Carballo. Debido a la falta de consulado en la ciudad, el cónsul de la ciudad de La Coruña, el Sr. José Longueira se desplazó a la ciudad departamental de Ferrol, denominada así, por ser la sede del Departamento marítimo, para atender las necesidades de las dotaciones.

Las calles ferrolanas se comenzaron a animar rápidamente con las dotaciones de los buques peruanos, y la sociedad "Casino Ferrolano" invitó a los jefes y oficiales al uso de los salones de la entidad situada en la calle Real y comenzó a preparar un recibimiento a los marinos.



Los destructores en Tallin, Estonia. Fotografía cortesía del Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

En la tarde del día 30, el jefe de la división, acompañado de los Comandantes de los buques, Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto y el Capitán de Fragata Grimaldo Bravo, visitaron el "Casino Ferrolano" y se quedaron a la fiesta en su honor que comenzó a las seis y media de la tarde y finalizó pasadas las diez de la noche.

El 1 de octubre, el "Villar" entró en el Arsenal para efectuar las reparaciones, que habían motivado la escala en dicho puerto.

El Capitán de Fragata Ángel Suances Piñeiro, Comandante del cañonero español "Cánovas del Castillo", ofreció un almuerzo al Sr. Pizarro, Comandante del destructor "Villar"; al cónsul del Perú y al Capitán de Fragata Rafael de las Heras, el 4 de octubre.

También realizaron los marinos una visita a la constructora naval, siendo recibidos por el ingeniero director Ruíz Jiménez, con quien recorrieron los talleres y distintas dependencias de la constructora.

Al día siguiente se celebró una fiesta en honor a los marinos peruanos, con bailes y cánticos regionales en el "Casino Ferrolano" a las 6 y media de la tarde.



Vista del muelle Reina Victoria de los Astilleros y Arsenal de Ferrol.

Ese día también realizaron una visita a la Base Naval, siendo obsequiados con un vino de honor a bordo del buque "Almirante Villar". El Comandante ofreció un almuerzo a varios marinos españoles.

Los marinos peruanos también visitaron la sección de Artillería de la Base Naval, siendo recibidos por los Comandantes Manero y Buyo.

Las dotaciones marcharon en automóvil a Santiago de Compostela, acompañados del cónsul, para conocer los monumentos de la ciudad. A su regreso se detuvieron en La Coruña.

El día 6, en el local del coro "Toxos e Froles", se reunieron el jefe de la flota peruana, D. Tomás Pizarro, jefes, oficiales, clases y marinería, y el cónsul de Perú, D. José Longueira Díaz.

El presidente de la agrupación pronunció unas frases de saludo a los marinos y el coro dio un concierto que duró cerca de dos horas, concluyendo el acto con vivas a los dos países.

El día 8 de octubre, el Contralmirante Núñez Quijano ofreció un té en la Comandancia General del Arsenal al jefe de la escuadrilla de buques peruanos, comandantes y oficiales.



Puerta de entrada a la Constructora Naval en Ferrol.

Al día siguiente, el cónsul de Perú agasajó con un almuerzo a los marinos en el Casino, al que asistieron también diversas personalidades.

El acto que se celebró en el comedor, lo presidió el señor cónsul, que tenía a su derecha al jefe de la Base Naval, el Sr. Suanzes; al Comandante militar, Sr. de la Vega y Zayas, y al presidente del Casino, Sr. Segundo Cotovad; a su izquierda tenía al comodoro, Sr. Pizarro; al segundo jefe de la Base Naval, Sr. Núñez, y al director de la constructora, Sr. Ruíz Jiménez. En los demás sitios se sentaron los jefes peruanos Díaz Dulanto, Bravo, Labarthe, Graner y Ravines; y los Capitanes de Fragata Suanzes Piñeiro y Heras; el Teniente Coronel de ingenieros navales Dublang; el Comandante de Artillería Durán Salgado; el Vicepresidente del Casino, Sr. Eugenio Fontenla; Comandante de Estado Mayor, Sr. Vázquez; el señor Manero, Comandante de Artillería de la Armada, y los Tenientes de Navío, señores Garat y de la Puente.

Se sirvió el siguiente menú:

Canapés a la Rusa

Huevos Cristóbal Colón

Centro Merluza a la holandesa

Pollo a la Americana

Sotobrian Rossine

Postres

Mantecado de Avellana

Tarta Imperial

Vinos

Champagne

Copa Ring Paternina

Carlis Franco Española

Copa Borgoña (Bodegas Bilbaínas)

Café, Habanos y Licores

En la sobremesa, el cónsul dio lectura al siguiente discurso:



Casino ferrolano.

Sr. Almirante, Señores:

Permitidme, en primer término, que agradezca la prueba de señaladísimo afecto que me reveláis y demostráis con vuestra asistencia, al haber aceptado mi invitación. Es para mí un deber exteriorizar la honda satisfacción que hubo de producirme la más que hospitalaria, fraternalísima, acogida que todos sin reservas y sin distinción, dispensasteis desde vuestros destacadísimos cargos, al sector de distinguidos jefes y oficiales de la Armada peruana, que por motivo fortuito en uno de sus buques, se vieron obligados a arribar a este puerto del Ferrol.

Siempre es de lamentar que causas imprevistas impongan a los hombres modificaciones en los planes trazados; mas en este caso, hemos de admitir que el fortuísimo puede considerarse dentro del grupo de mandatos providenciales al ser precisamente un puerto tan español como lo es el del Ferrol, el lugar de la recalada, que aquí, y aún sin serles necesario tal estímulo a estos dignísimos marinos peruanos para recordar y amar a España, tuvieron la ocasión de rememorar los vínculos de raza y de inmedido y fraternalísimo cariño entre ambos pueblos.

Estoy seguro de que la visita de estos distinguidos marinos trazará una corriente de relaciones más tangibles, en el orden económico entre el Perú y España, dentro de los espirituales, perfectamente demarcadas, que traen y claramente se manifiestan entre ambos países de habla hispana.

Creo interpretar fielmente el sentir de esta, que hoy resulta, y así podemos llamar "Embajada de la Armada peruana" al manifestar que será portavoz sincero y elocuente, no solo del indiscutible

progreso material alcanzado por España en la Industria de la Construcción Naval, sino también y muy principalmente de la excepcional preparación e inteligentes disposiciones y capacidad técnica que posee todo el personal directivo de los distintos organismos relacionados con la técnica naval, tanto en la arquitectura de esta como en su protección y defensa artillera.

Por lo tanto, en nombre del Gobierno que en este momento constituye para mí un alto honor representar en el del ministro del Perú en España, a quien imprevistos motivos impidieron venir al Ferrol como era su especial deseo, para dar a este acto que celebramos toda la solemnidad a que por vuestra prestancia es merecedor, en el de todos y cada uno de estos marinos peruanos, tan sinceramente amantes de la tradición de la raza; y por último, en el mío propio, os reitero las gracias por vuestras múltiples atenciones, la acogida franca y de lealísimo afecto que nos habéis otorgado, y también, por los agasajos que sin tasa nos venís prodigando.

Alzo mi copa, por España, por su Gobierno, por la Marina Militar española, por el Ejército, por los éxitos de la Sociedad Española de Construcción, que tan alto pone el nombre de esta nación y por este pueblo ferrolano, sus organismos directivos y prensa, que de todos se hacen querer por su franca cordialidad y pródigamente generosa efusividad.

Fue aplaudido este discurso por los asistentes y tomó la palabra el Vicealmirante de la Base Naval y el Comandante militar de la plaza.

El último en tomar la palabra fue el marino peruano, Sr. Pizarro, que agradeció a las autoridades las facilidades que le habían dado y recordó su estancia en Ferrol, cuando hizo su ampliación de estudios en buques de la Armada española.

Finalizó su discurso levantando la copa por España, por el Presidente de la República, por el Ejército, la Marina y por Ferrol.

Después de varios días con actos protocolarios, el día 16 de octubre en el Casino ferrolano se dio una última fiesta para conmemorar la despedida de los marinos peruanos.

A las dos y media de la tarde del día 17 se hicieron a la mar los destructores rumbo a las Islas Canarias.

Por la mañana, al probar las máquinas, se había producido un incendio en el destructor "Almirante Villar", al que rápidamente acudieron los bomberos del Arsenal. El incendio se produjo al quemarse demasiado petróleo en las calderas, aunque no tuvo mayor importancia.

A primera hora de la mañana del sábado 21 de octubre, concretamente a las ocho de la mañana, fondearon los destructores en el antepuerto de Santa Cruz de Tenerife, saludando con los honores de ordenanza y contestándoles la batería de Almeida.



"Vambola" y "Lennuk" en puerto. Ivanof. E.EFA 104.0-40434

El Comandante de la División de Destructores, el Capitán de Navío Tomás M. Pizarro, acompañado de los Comandantes de los dos destructores, bajó a tierra para cumplimentar a las autoridades. Visitó al General Salcedo en la Comandancia Militar, y a la autoridad de Marina en la capitanía del puerto. También cumplimentaron al gobernador civil y al alcalde.

Salió la flotilla hacia Cabo Verde el día 24, después de rellenar los tanques de petróleo y de aprovisionarse de víveres frescos.

Tras la salida, el Comandante de la flotilla envió el siguiente radio al gobernador civil: "Dígnese, señor, aceptar mi reconocimiento por las atenciones que ha querido dispensar a la división de mi mando durante su permanencia en la isla de Tenerife. Salúdale atentamente".

Una disposición de 3 de septiembre de 1935 firmada por el Ministro de Marina español D. Antonio Royo Villanova y publicada en el Diario Oficial de Marina, número 207, del 10 de septiembre de 1935, decía lo siguiente:

Dada cuenta de propuesta elevada el 12 de diciembre último por el Contralmirante Jefe interino de la Base Naval principal de Ferrol, a favor de personal de la Flotilla de Destructores peruanos que últimamente visitó la citada Base, así como del cónsul honorario de dicho país en las provincias de La Coruña y

Lugo; este Ministerio, de acuerdo con la consulta de la Junta de Clasificación y Recompensas, ha resuelto recompensar los especiales servicios prestados por los mismos concediéndoles las condecoraciones del Mérito Naval, blancas, que al frente de cada uno de ellos se indican:



El "Vambola", sala de máquinas secundaria. EFA 3-2670.

- Capitán de Navío D. Tomás M. Pizarro, Cruz de Tercera clase.
- Capitán de Fragata D. Federico Díaz Dulanto, Cruz de Segunda clase.
- Capitán de Fragata D. Grimaldo Bravo Arenas, Cruz de Segunda clase.



Orden del Mérito Naval de 3ª clase. Antonio Prieto Barrio.



Orden del Mérito Naval de 1ª clase

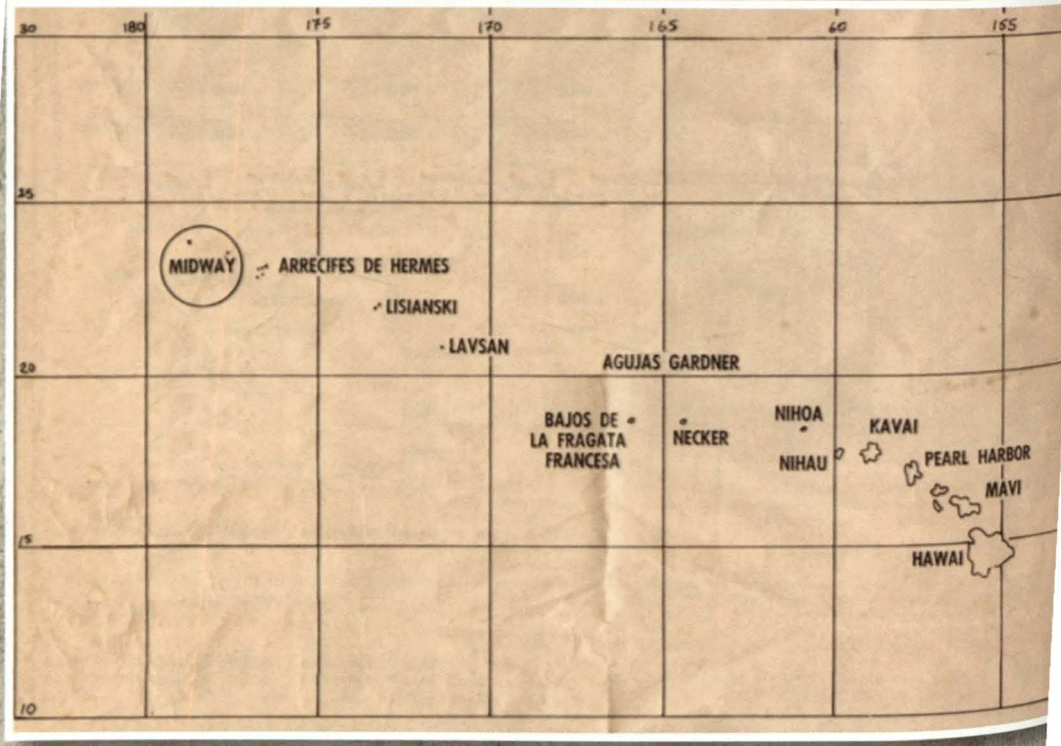


Orden del Mérito Naval de 2ª clase.

- Capitán de Fragata D. Enrique Labarthe Duan, Cruz de segunda clase.
- Cónsul Honorario del Perú en las Provincias de La Coruña y Lugo, D. José Longueira Díaz, Cruz de primera clase.

Bibliografía

- Breve Crónica de la escala realizada en España por los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" en 1933. Año 2013. Bubok publishing.
- Fotografías cedidas por el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram y Estonian Film Archives, y colección del autor.
- Ilustraciones de condecoraciones de Antonio Prieto Barrio.
- Los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" comprados en Estonia en 1933. Capitán de Navío John Rodríguez Asti.



El error de Nagumo en Midway.

¿Cuál fue el error del Almirante Nagumo en el ataque a Midway?



Capitán de Navío (r)
LUIS MIGUEL REQUENA PASAPERA



Emperador Hirohito.

En 1941, empieza todo cuando el Emperador Hirohito[1] autoriza el ataque a la Base Norteamericana de Pearl Harbor en el Océano Pacífico; este era un lugar estratégico en el Pacífico para cualquier país. Posterior al ataque a Pearl Harbor, los Estados Unidos enfrentan a Japón con inusitada violencia; uno de los enfrentamientos resultó en la batalla aérea de Midway, donde Japón oficialmente perdió su primer choque contra los Estados Unidos, resultando hundidos cuatro de sus más importantes portaaviones en un tiempo muy corto: apenas de cinco minutos.

En enero de 1942, el Estado Mayor del Almirante Isoruku Yamamoto[2] se encontraba en pleno trabajo estratégico para continuar las operaciones iniciadas exitosamente el 7 de diciembre de 1941 con el ataque a la Base Norteamericana de Pearl Harbor. El Jefe de Estado Mayor, Almirante Matome Ugaki[3], resumió las conclusiones:

Existen tres cursos de acción posibles: atacar India, Australia o Hawaii. El Estado Mayor recomienda centrar las fuerzas en el Pacífico. (India quedaba descartada). Para atacar Australia se requieren 10 o 15 divisiones, que están previstas para emplearse contra la URSS, desde Siberia y Manchuria. (El objetivo

estratégico quedaba entonces definido). El Estado Mayor recomienda atacar Hawaii.

Pero antes de Hawaii, era necesario conquistar Midway, Johnston y Palmira. Sobre todo, Midway: el servicio de Inteligencia japonés había registrado una creciente actividad de submarinos y portaviones americanos que utilizaban Midway como centro de aprovisionamiento. El Almirante Yamamoto ordenó trazar el Plan de Acción a la brevedad posible.

Fue así que a principios de abril (de 1942), el Plan "MI" era presentado para su aprobación. El Plan "MI" consistía en un ataque simultáneo sobre las islas Aleutianas y Midway, obligando así a la flota americana a dividirse. La división facilitaría el objetivo principal: la destrucción de portaaviones y la ocupación de Midway. Fecha: a mediados de mayo (con luna llena). Así estaba esbozado; el Plan "MI" fue estudiado en Tokio y recibió su aprobación salvo en un aspecto: Tokio prefería que el ataque se iniciase en junio. Ni el Almirante Yamamoto ni Tokio decidieron por la fecha, sino más bien el raid de veinte bombarderos B-25, al mando del General Doolittle[4], sobre la capital imperial. Este hecho obligó a apresurar las operaciones y no diferirlas hasta junio.

A fines de la primera semana de mayo, las autoridades navales japonesas ordenaron la concentración de la mayor flota de la historia, basada esencialmente en los portaaviones de ataque "Akagi", "Kaga", "Hiryu" y "Soryu", bajo las órdenes del Almirante Chuichi Nagumo[5]. Los preparativos habían terminado y todo estaba listo para la operación. Todo de acuerdo con los planes meticulosamente trazados. Pero...



Almirante Yamamoto.



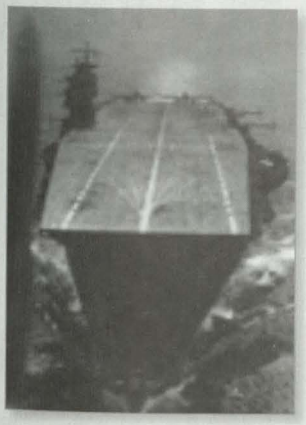
Almirante Ugaki.



General Doolittle.



Almirante Nagumo.



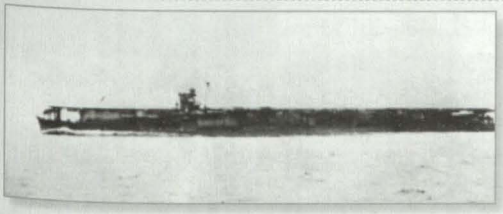
El ***Akagi*** (su significado es "Castillo Rojo", volcán japonés de la región de Kanto), portaaviones de la Armada Imperial japonesa, recibió su nombre en honor al monte Akagi, en la actual Prefectura de Gunma; botado en 1925 y dado de alta en 1927. Buque insignia del Alm. Nagumo.



El ***Kaga*** (nombrado así por la antigua provincia de Kaga, en la actualidad parte de la Prefectura de Ishikawa), fue un portaaviones de la Armada Imperial japonesa. Tomó parte en el ataque a Pearl Harbor, y fue hundido en la batalla de Midway, el 4 de junio de 1942.



El ***Hiryu*** ("dragón volador") portaaviones modificado de la Clase Soryu. Tomó parte en el ataque a Pearl Harbor, que inició la Guerra del Pacífico, y fue destruido el 5 de junio de 1942 por un ataque aéreo en la batalla de Midway.



El ***Soryu*** (significa "dragón azul marino"), portaaviones de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Construido en los astilleros de la Armada en Kure, y asignado el 29 de diciembre de 1937; tomó parte en el ataque a Pearl Harbor y la batalla de Midway.

Los americanos descifran los Códigos

El servicio de Inteligencia naval de los Estados Unidos había interceptado una serie de mensajes cifrados (japoneses) que se referían al objetivo "AF". Todo hacía suponer que una operación en gran escala se preparaba en torno a este punto, pero quedaba en el misterio qué era "AF". Se tenía una vaga sospecha de que podía ser Midway u Oahu, aunque no se descartaban otros objetivos.

El Capitán de Fragata Joseph Rochefort[6], de Inteligencia Naval, ideó una forma de resolver el misterio. El argumento de Rochefort era sencillo pero ingenioso: escojamos uno de los objetivos probables, digamos Midway. Enviemos un

mensaje indicando que la planta destiladora de agua de Midway se encuentra averiada. Esperemos que los japoneses detecten el mensaje y le informen al Almirante Yamamoto. Probablemente escuchemos que "la planta destiladora en AF se encuentra averiada". El plan de Rochefort se puso en práctica y dio los frutos esperados 48 horas después; el servicio de Inteligencia americano interceptó el siguiente mensaje al Almirante Yamamoto: "La planta destiladora de agua en AF se encuentra averiada".



Capitán de Fragata Rochefort.

No había duda: "AF" era Midway. Intercepciones posteriores de mensajes revelaron que el ataque a "AF" estaba dispuesto para el 3 de junio.



Almirante Nimitz.

En Midway

Las islas Midway tenían un gran valor estratégico, ya que conformaban una especie de "gran portaaviones" en el centro del Pacífico. Desde 1867 se había realizado una serie de obras de dragado para habilitar el fondeadero; se construyeron algunas instalaciones para la estación radiotelegráfica y para las operaciones de la Pan-American (compañía de aviación de la época).

El 2 de mayo, el Almirante Chester Nimitz[7] inspeccionó las instalaciones y al personal de Midway. La guarnición contaba con 2.138 infantes de Marina y 1.494 hombres de la Fuerza Aeronaval. Además, 121 aviones, de los que 30 eran PBY-Catalina (de reconocimiento). Es curioso confrontar estos datos con las informaciones que la Inteligencia japonesa le había proporcionado,al Almirante Yamanoto sobre los efectivos en Midway: 750 infantes, 24 hidroaviones, 12 bombarderos y 20 cazas. A esto debemos agregarle que la Inteligencia japonesa consideraba que el portaaviones "Yorktown" estaba inoperativo (lo cual no era cierto).

Comienza la Operación

El 28 de mayo se hizo a la mar la mayor escuadra que hubiera navegado en el

Pacífico. El día 30 debía realizarse un reconocimiento aéreo sobre Pearl Harbor, para constatar el número de buques con los que contaba el Almirante Nimitz. El hidroavión de reconocimiento debía reabastecerse de combustible desde un submarino Clase "1", en la región de los "bajos" de la fragata francesa, que horas antes estaba siendo patrullada por un destructor americano. En lugar de cambiar la hora de encuentro, se dispuso que la misión fuera cancelada (grave error). Si la misión se hubiera cumplido, se habría avistado las Fuerzas Operativas conformadas por el "Yorktown" y el "Enterprise". Por su parte, los submarinos japoneses tampoco habían podido cumplir su misión, al no detectar a los portaaviones americanos que se desplazaban entre Oahu y Midway.

"El combate se inició sobre la isla y los japoneses llegaron a bombardear la planta de energía y los depósitos de combustible; sin embargo, se consideró que el daño infringido no era suficiente".

La batalla

La batalla de Midway se inició el 3 de junio a las 05:00, a más de 1.000 millas al norte del atolón, cuando los aviones del Ryujo y del Junyo despegaron para bombardear Dutch Harbor (en las Aleutianas) en un intento de distraer la atención de las fuerzas americanas del Almirante Nimitz, quien no mordió el anzuelo. Él conocía perfectamente que el objetivo era Midway.

Al amanecer del día siguiente el Almirante Nagumo mandó la mitad de sus aviones disponibles para atacar Midway. (Nagumo estaba seguro de que no había portaaviones enemigos en la zona). A las 05:20 (del 04 de junio), 152 aviones de ambos bandos se encontraban volando en el área. La flota del Almirante Nagumo se aproximaba a Midway, navegando a 26 nudos de velocidad. El combate se inició sobre la isla y los japoneses llegaron a bombardear la planta de energía y los depósitos de combustible; sin embargo, se consideró que el daño infringido no era suficiente.

Cuando a las 7:00 se ordenó que una segunda ola de 108 aviones despegasen para un segundo ataque, aparecieron en el cielo aviones Avenger y Fortalezas

Volantes, procedentes de Midway, que iniciaron un bombardeo sobre el portaviones "Akagi". En cuanto le fue posible, el Almirante Nagumo ordenó la partida de la segunda ola de ataque contra la isla. Como ya observamos, el Almirante Nagumo desconocía la existencia de portaaviones enemigos en la zona. Fue así que ordenó: "Alistar los aviones de la segunda oleada para atacar. Cargar con bombas". Esta orden produjo desconcierto en las cubiertas del "Kaga" y del "Akagi". En cada portaaviones había 18 aviones cargados con torpedos, listos para despegar en el momento que se avistara a la flota enemiga; en particular, sus portaaviones. Los 36 aviones fueron descendidos a las cubiertas bajas, para proceder al cambio de los torpedos por bombas.

"La pérdida del 'Akagi' y de otros tres portaaviones ('Kaga', 'Hiryu' y 'Soryu') de la Armada Imperial japonesa en la batalla de Midway fue una derrota estratégica crucial para Japón, y contribuyó significativamente a la victoria final de los aliados en el Pacífico".

Este error y esta orden le costó la guerra al Japón.

Cuando se encontraban en plena tarea de cambio de torpedos por bombas, llegó la información de fuerzas de superficie americanas, a 240 millas de Midway, navegando al sudeste a veinte nudos.

A las 08:30, los japoneses avistaron un portaaviones (probablemente el 'Yorktown'), acompañado por un grupo de buques. A la misma hora los aviones de la primera oleada pedían cubierta para descender. A las 08:34, el Almirante Nagumo le comunicó al Almirante Yamamoto la presencia del enemigo.

Los torpedos que habían sido sacados de los aviones, todavía no habían sido estibados en los pañoles, y se encontraban en las cubiertas bajas.

El ataque americano.

Los aviones americanos concentraron su ataque en los portaviones 'Akagi' y 'Kaga'. La sorpresa fue total. El 'Akagi' recibió dos impactos directos en las

cubiertas bajas, y los torpedos comenzaron a estallar. Al mismo tiempo, eran alcanzados el 'Kaga' y el 'Soryu'. Estos tres portaaviones comenzaron a hundirse a las 10:46. Ahora el Almirante Nagumo solo disponía de un portaaviones, el 'Hiryu', al mando del valiente Almirante Yamaguchi[8]. Pero este también fue hundido, por aviones enviados por el 'Enterprise'.

Al terminar el día, Japón había perdido sus cuatro mejores portaviones, y Estados Unidos uno solo (el 'Yorktown'). El Almirante Yamamoto, desconcertado, intentó planear un ataque nocturno. Su Jefe de Estado Mayor le advirtió: "Nagumo carece de estómago para un combate nocturno". Por orden del Almirante Yamamoto, el Almirante Kondo[9] relevó a Nagumo. El ataque nocturno, de cualquier forma, fue un fracaso.

La batalla terminó al mediodía del 6 de junio de 1942. Las pérdidas fueron las siguientes:

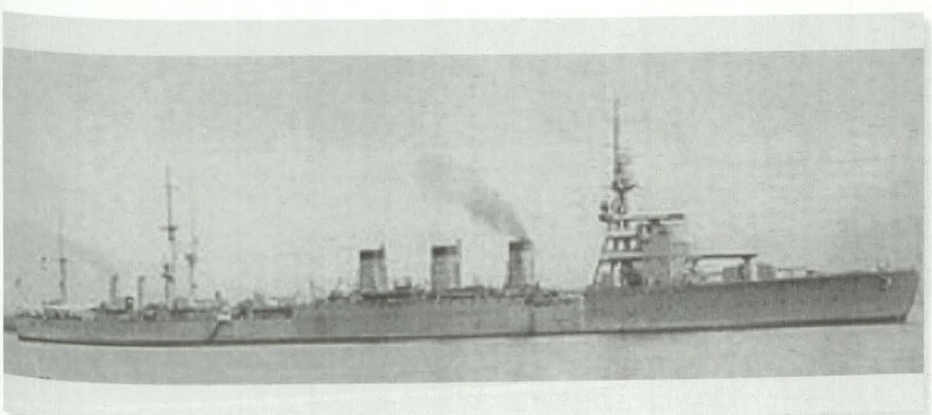
- Flota del Pacífico: Hundidos: un portaavión (el 'Yorktown') y un destructor (el 'Harmman'). Aviones derribados: 179.



Almirante Nimitz.



Almirante Kondo.



"A las 2130 horas, el Almirante Nagumo se retiraba hacia el Nor Este a 18 nudos. A bordo del Nagara, uno de los cruceros ligeros de escolta".





"A veces una orden decide una batalla, y hasta una guerra".

- Flota Japonesa: Hundidos, cuatro portaaviones ('Akagi', 'Kaga', 'Hiryu' y 'Soryu'); un crucero pesado (el 'Mikuma'). Averiados: un crucero pesado (el 'Mogami') y dos destructores (el 'Arashio' y el 'Asashio'). Aviones derribados: 332.

A fines del año 1942 los norteamericanos recobrarían la isla de Guadalcanal, combatiendo por la recuperación de las islas Tarawa y Saipán, en el Pacífico Sur. En 1944 los norteamericanos tomarían el control de Filipinas e Indonesia, acercándose el conflicto peligrosamente a territorio japonés.

Comentarios finales

La Inteligencia japonesa no estuvo a la altura de una potencia, debido a los datos conseguidos sobre la composición de las fuerzas americanas en el área; estos no se aproximaban a la real composición, e incluso sobre la operatividad de los buques enemigos en el Pacífico.

Debido a la pobre Inteligencia japonesa y a la equivocación en la toma de decisiones, se cancela un operativo de reconocimiento, que hubiera podido dar un giro a la Guerra del Pacífico: la decisión de no cambiar el punto de reabastecimiento de combustible de la aeronave de reconocimiento, y culminar la misión encomendada por el Alto Mando japonés, por la presencia de buques americanos en el área, perdiendo la oportunidad de conseguir valiosa información. Esta acción habría permitido el cruce de información de Inteligencia con la del reconocimiento aéreo (que fue cancelado), originándose la no obtención de la información correcta sobre la composición de fuerzas del enemigo. Esta información necesaria y ausente influye en el Almirante Nagumo, que en plena operación da la orden de efectuar el cambio

"Debido a la pobre Inteligencia japonesa y a la equivocación en la toma de decisiones, se cancela un operativo de reconocimiento, que hubiera podido dar un giro a la Guerra del Pacífico: la decisión de no cambiar el punto de reabastecimiento de combustible de la aeronave de reconocimiento, y culminar la misión encomendada por el Alto Mando japonés, por la presencia de buques americanos en el área, perdiendo la oportunidad de conseguir valiosa información".

de armamento de los aviones que estaban con torpedos, por bombas; orden que le costó la pérdida de la flota a su mando y prácticamente la guerra a Japón por esta decisión. Este fue el gran error del Almirante Nagumo en la batalla de Midway, durante la Segunda Guerra Mundial.

En 1942 las esperanzas japonesas de nuevas conquistas quedaron frustradas por la batalla de Midway, pero el cambio de situación en el Pacífico solo se podía lograr mediante la ocupación metódica y completa de las islas. Los *marines* norteamericanos comenzaron esta fase con la conquista de Guadalcanal.

"Cinco breves y mortíferos minutos habían bastado para destruir la mitad de la escuadra de portaaviones japonesa".

Referencias

1 **Hirohito** (29 de abril de 1901 – 7 de enero de 1989) fue el 124º emperador de Japón, desde 1926 hasta 1989. Subió al trono tras la muerte de su padre, Yoshihito. Tras su fallecimiento, y de acuerdo con la tradición japonesa, su nombre póstumo es el de emperador Shōwa.

2 **Isoroku Yamamoto** (4 de abril de 1884 – 18 de abril de 1943). Almirante y Comandante en Jefe de la Flota Combinada de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Su formación se dio en la Academia Naval Imperial Japonesa y en la Universidad de Harvard.

3 **Matome Ugaki** (15 de febrero de 1890 - 15 de agosto de 1945). Almirante de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial.

4 Fue la primera incursión aérea estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial, realizada en abril de 1942, sobre territorio japonés. En la historia universal a esta operación se le conoce también como el ***raid* de Doolittle**, la **incursión de Doolittle** o el ***raid* sobre Tokio.**

5 **Chuichi Nagumo,** 25 de marzo de 1887 - 6 de julio de 1944). Almirante de la Armada Imperial japonesa. Controvertido marino que fungió como el Comandante de la flota que atacó con éxito Pearl Harbor, pero fue derrotado en la decisiva batalla de Midway, derrota que a la larga le costaría la guerra al Japón.

6 **Joseph John Rochefort** (12 de mayo de 1900, Dayton, Ohio – 20 julio de 1976, Torrance, California). Oficial de la Marina norteamericana. Sus contribuciones y las de su equipo fueron fundamentales para la victoria en la Guerra del Pacífico. Rochefort fue figura importante de la Marina norteamericana en criptografía y operaciones de inteligencia, desde 1925 hasta 1946, particularmente en la batalla de Midway.

7 **Chester William Nimitz** (24 de febrero de 1885, Fredericksburg - 20 de febrero de 1966. Yerba Buena Island). Almirante y Comandante en Jefe estadounidense de las Fuerzas Aliadas durante la Segunda Guerra Mundial. Fue la principal autoridad de la fuerza de submarinos, Jefe de la Armada de los Estados Unidos en 1939 y también Almirante de flota.

8 **Tamon Yamaguchi** (17 de agosto de 1892, prefectura de Shimane Japón - 5 de junio de 1942, islas Midway). Contralmirante japonés, Comandante de la 2ª División de Portaaviones, cuya insignia estaba en el portaaviones 'Hiryu', último portaaviones sobreviviente de la batalla de Midway, durante la Segunda Guerra Mundial.

9 **Nobutake Kondō** (Osaka, Japón; 25 de septiembre de 1886 - 19 de febrero de 1953). Fue un Almirante de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Considerado como el sucesor del Almirante Yamamoto, se destacó por su liderazgo visible y capacidad en las más importantes acciones del frente del Pacífico.

Bibliografía

- Midway 1942, Ediciones del Prado – Osprey Military, 1994
- Grandes Guerras de Nuestro Tiempo, Dr. Kurt Zentner:
- La Segunda Guerra Mundial
- La Imagen Cultural 1979, pág. 17, Víctor Elguera S; periodista.
- Historia Universal, Siglo XX: de 1942 a 2000, Segunda Guerra Mundial, Ed. Planeta DeAgostini, Tomo 12
- www.panzertruppen.org – Historia de la Segunda Guerra Mundial
- Las Referencias y las ilustraciones de este artículo fueron tomadas de Wikipedia, en Internet





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

ticias nacionalesnoticias nacionales noticias na
ias nacionales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacionales noticias
cionales noticias nacionales noticias nacionales
nales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
nales noticias nacionales noticias nacionales
cias nacionales noticias nacionales noticias nac
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacionales noti
ticias nacionales noticias nacionales noticias
cias nacionales noticias nacionales noticias nac
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
onales noticias nacionales noticias nacionales noticia
ticias nacionales noticias nacionales noticias

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina realizaron visita oficial a Panamá

El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, viajaron a la ciudad de Panamá para reforzar los vínculos de amistad y cooperación en Seguridad y Defensa, y cimentar importantes acuerdos en la industria naval.



A su arribo, el Ministro de Defensa tuvo una reunión con su homólogo José Raúl Mulino, Ministro de Seguridad Pública de Panamá, en la catedral San Felipe, sede de la Cancillería de dicho país.



Como parte de su itinerario, el 16 de abril, ante el monumento al Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ubicado en el parque Urraca, en Panamá, el Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido; el Embajador del Perú en Panamá, Guillermo Russo Checa, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, colocaron una ofrenda floral. En el acto estuvieron presentes también, el Director del SIMA-Perú S.A., Contralmirante Eduardo Novoa Monge; el Agregado de Defensa a la Embajada del Perú en Panamá, Capitán de Navío Manuel Velezmoro Emé;miembros del Cuerpo Diplomático del Perú y personal diplomático de otros países acreditado en Panamá.

Por otro lado, en la Cancillería de la República de Panamá, se llevaron a cabo las firmas del Acuerdo Interinstitucional para la Cooperación Marítima entre

el Ministerio de Defensa de la República del Perú (Marina de Guerra) y el Mi nisterio de Seguridad Pública de la República de Panamá (Servicio Naciona Aeronaval), convenio que tiene como fin, promover el establecimiento de un filial del SIMA (Servicios Industriales de la Marina de Perú) en la República d Panamá, así como reactivar las reuniones entre el Estado Mayor General de l Marina de Guerra del Perú y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá.

Finalmente, se realizó la ceremonia de condecoración al Ministro de Defensa del Perú Pedro Cateriano Bellido, a quien se le ciñó la presea "Orden Nacional Vasco Núñez d Balboa" en el grado de Gran Cruz, por su trabajo distinguido en favor de dicho país.

Reuniones bilaterales con Australia, Indonesia, Nueva Zelanda y Singapur durante la Conferencia Naval del Pacífico Oeste



Como parte de las actividades programadas en la XIV sesión de la Conferenci Naval del Pacífico Oeste (Western Pacific Naval Symposium - WPNS), el 23 d abril, los Comandantes Generales y Jefes de las delegaciones de las Armada participantes presentaron su saludo protocolar al General Fan Changlong, e su condición de Vicepresidente de la Comisión Militar Central (CMC) de la Re pública Popular de China.

En dicha reunión se reconoció el compromiso manifiesto de las Marinas de lo países de Asia Pacífico, en fortalecer la interoperabilidad e intercambio profe sional que permita asegurar la libre navegación, el uso pacífico de los mare así como la protección de la vida humana y del medio ambiente marino.

En la conferencia se desarrolló aspectos relacionados con la importancia de generar mayores y más sólidos canales de intercambio de información del tráfico marítimo entre las Armadas, así como explorar alternativas para mejorar la confianza mutua en la búsqueda de una mejor relación entre las Marinas.

La delegación de la Marina de Guerra se reunió con el Comandante de la Armada de Nueva Zelanda, Contralmirante Jack Steer, con quien se dialogó la necesidad de iniciar un plan de trabajo e intercambio profesional y técnico, con el fin de incrementar la capacitación de pilotos navales de helicópteros Sea Sprite SH-2G, así como intercambiar experiencias en el empleo de dichas unidades. Asimismo, el Almirante Carlos Tejada agradeció la confirmación de la Armada de Nueva Zelanda para participar en el ejercicio UNITAS 55, que se llevará a cabo en Perú, en setiembre de este año, y agradeció la hospitalidad brindada al personal que participó en el ejercicio MCMEX (*Mine Counter Measures and Diving Exercise*),realizado en Auckland.

Por otro lado, en la cita de trabajo con su homólogo de la Armada de Indonesia, Almirante Dr. Marsetio, el Almirante Carlos Tejada mencionó la necesidad de cooperar en el ámbito de las construcciones navales e intercambiar experiencias sobre el empleo que ha tenido la Marina de Indonesia en la construcción y operación de sus unidades tipo LPD. Como se sabe, la Marina de Guerra viene construyendo el primer buque multipropósito similar a la Clase Makassar que posee dicha Armada. Durante la reunión de trabajo se acordó implementar a través de los Ministerios de Defensa de ambos países un acuerdo para facilitar el intercambio profesional y académico entre las Armadas. Asimismo, se expusieron puntos de vista acerca de los proyectos de construcción que ambos países están realizando para contar con un buque escuela a vela. En el caso de la Marina de Indonesia, este se viene ejecutando en un astillero español, mientras que el BEV "Unión" se viene construyendo en el SIMA-Perú.

Posteriormente, en la reunión con el Jefe de la Armada de Singapur, Contralmirante Ng Chee Peng, el Almirante Tejada reconoció la predisposición de la Armada de Singapur para la firma del Memorándum de Entendimiento, que permitirá incrementar el intercambio de información entre ambas Marinas, y su participación con observadores en el ejercicio SIFOREX 2014, a llevarse a cabo en setiembre delpresente año.

Finalmente, se efectuó la reunión con la delegación australiana, en la cual el Almirante Carlos Tejada agradeció al Comandante de la Real Marina Australiana – RAN, Vicealmirante Ray Griggs, la intervención de su Marina en el Simposio Internacional de Seguridad Marítima del Pacífico, realizado en Lima-Perú en marzo,

así como su participación con observadores en los ejercicios SIFOREX 2014 y UNITAS – 55, que se llevará a cabo frente a las costas del Perú en setiembre próximo. Por otro lado, se planteó la necesidad de consolidar la relación a través del intercambio académico, profesional y en aspectos de la industria naval entre ambos países.

Encuentro "Velas Latinoamérica 2014"



Ocho impresionantes veleros de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú, y Venezuela, formaron parte del gran evento náutico, Encuentro "Velas Latinoamérica 2014", que el 24 de abril recalaron en el puerto del Callao, luego de navegar alrededor de 12.000 millas náuticas, recorriendo 10 países y visitando 13 puertos de Latinoamérica.

Esta edición de "Velas Latinoamérica 2014" fue organizada por la Armada de Argentina y reúne y afianza la confraternidad y camaradería entre los pueblos participantes con sus Armadas.

Las unidades visitantes, a su llegada a la Base Naval del Callao, fueron recibidas con bailes típicos y banda de músicos, que interpretaron danzas y comparsas musicales que amenizaron el arribo de los veleros.

Es así que el 26 y 27 de junio, más de 40 mil personas pudieron conocer la fragata ARA "Libertad" (Argentina), el catamarán "Ice Lady Patagonia II" (Argentina), el navío velero "Cisne Branco" (Brasil), el bergantín goleta "Esmeralda" (Chile), el bergantín ARC "Gloria" (Colombia), el Buque Escuela "Guayas" (Ecuador), el Buque Escuela Cuauhtémoc (México) y el bergantín "Simón Bolívar" (Venezuela).

Desde tempranas horas, adultos, jóvenes y niños se dieron cita en la Base Naval del Callao, para abordar los imponentes veleros. Fueron los niños y jóvenes los que mostraron mayor entusiasmo, disfrutando un hermoso día al apreciar cada embarcación dotada de gigantes y coloridas velas, así como también

la amabilidad de los anfitriones, quienes respondieron con certeza las inquietudes de los visitantes.



Estos gigantes veleros regresarán dentro de cuatroaños en una próxima recalada, donde seguramente participará el Buque Escuela Velero "Unión", que actualmente viene construyéndose en los astilleros navales del SIMA-Perú.

Como parte de las actividades protocolares de la tripulación, en la Escuela Naval del Perú se realizó una reunión de camaradería en honor a la dotación y comandantes de los ocho veleros que recalaron en la Base Naval del Callao.

La cita contó con la presencia del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido;la Ministra de Comercio Exterior y Turismo, Magali Silva, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, quienes saludaron a los visitantes de las hermanas Marinas dándoles la más cordial bienvenida al Perú, como parte del evento "Velas Latinoamérica 2014".

La cita se realzó cuando la artista plástica y diseñadora gráfica chilena María Paulina Troncoso, entregó ocho pinturas representando a los grandes Buques Escuela de Latinoamérica, plasmadas en trozos de vela de cada una de las embarcaciones. El titular de Defensa y las autoridades navales agradecieron a la artista el hermoso gesto, pues la pintura del Buque Escuela "Unión" es un arte realizado en trozos de vela de las siete embarcaciones latinoamericanas que hicieron su recalada en el puerto del Callao. En agradecimiento le hicieron entrega de presentes recordatorios a la artista.

Cabe referir que sus pinturas en general son el reflejo de sus experiencias en el mar, las luces, los brillos, las tensiones y el ritmo de las olas. Su estilo es expresionista y sus obras se exhiben en numerosas colecciones privadas en Chile, Argentina, Ecuador, Colombia, Brasil, Venezuela, Uruguay, Marruecos y España.

Las vistosas embarcaciones continuaron su travesía por el puerto de Manta y Guayaquil (Ecuador), seguido del Canal de Panamá, Cartagena de Indias (Colombia), la Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana) y finalmente Veracruz (México).

Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana se reunió con la máxima autoridad naval del Perú



Con el objetivo de intercambiar experiencias profesionales, así como tratar temas de interés mutuo para ambas Marinas, el 30 de abril, el Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, Almirante de Escuadra Giuseppe De Giorgi, se reunió con el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.

Durante el encuentro, efectuado en el Salón "Huáscar" de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades navales dialogaron temas institucionales, en un ambiente de amistad y camaradería. Luego se dirigieron al Salón "Unión", donde el distinguido visitante apreció una exposición sobre la importante labor que realiza la Marina de Guerra del Perú en contribución al Desarrollo nacional.

El alto oficial de la Marina italiana estuvo acompañado por el Capitán de Navío Maurizio Mele, Agregado de Defensa a la Embajada de la República italiana en el Perú, así como de los Capitanes de Navío y de Corbeta Pierpaolo Ribuffo y Enrico Vignola, respectivamente.

En el desarrollo de la significativa visita estuvieron presentes el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo; el Comandante General de la Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri; el Sub Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Fernando Cerdán Ruíz, y el Secretario de la Comandancia General de la Marina, Contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, entre otras autoridades navales.

Durante su estadía oficial en el Perú, que culminó el 2 de mayo, el Almirante Giuseppe De Giorgi visitó la Escuela Naval del Perú, la Comandancia General

de Operaciones del Pacífico, la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Comandante General de la Marina expuso en Simposio organizado por la Junta Interamericana de Defensa en Washington DC

El 14 y 15 de mayo, en el Auditorio del Colegio Interamericano de Defensa (CID), con sede en Washington DC, EE.UU., la Junta Interamericana y de Defensa (JID) llevó a cabo el II Simposio denominado "Las Fuerzas Armadas y su participación en tareas no tradicionales y desarrollo".



El 14 de mayo, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, participó como expositor de la delegación peruana ante la JID con el tema "La Marina de Guerra del Perú en tareas no tradicionales y su contribución al Desarrollo nacional".

Durante su presentación, el Almirante Carlos Tejada expresó la necesidad de enfrentar de forma cooperativa las amenazas y riesgos a la Seguridad mundial que, debido a la complejidad y efecto de las mismas, solo pueden ser enfrentadas con éxito con el compromiso de todas las naciones.

Inicialmente, el Comandante General de la Marina expuso sobre los roles constitucionales y las tareas que realiza la Institución tanto en la defensa de la soberanía e integridad territorial, la vigilancia y control de las aguas jurisdiccionales, el apoyo a la política exterior, el fomento a la identidad nacional, la contribución al Desarrollo nacional, así como en el combate de las actividades ilícitas en al ámbito acuático.

Asimismo, el Almirante Carlos Tejada mencionó algunos de los proyectos que la Institución viene ejecutando, orientados a las operaciones de ayuda

humanitaria y apoyo ante desastres naturales, y la contribución de la Marina a los programas sociales que el Estado está llevando a las poblaciones más alejadas de la Amazonía a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS). Por otro lado, presentó los trabajos que se vienen realizando para incrementar la capacidad de construcción de los Servicios Industriales de la Marina, así como el aporte de la industria naval y metal mecánica al Desarrollo y competitividad del país.

Posteriormente, se presentó un video en el que se apreció la labor conjunta de las Fuerzas Armadas en el combate contra la minería ilegal en la zona amazónica peruana. En dicho contexto, el Almirante Carlos Tejada indicó que a diferencia de otros Estados, las Fuerzas Armadas del Perú son Instituciones que participan activamente en las acciones de ayuda y apoyo a las poblaciones que habitan las zonas más agrestes de la geografía, como es el caso de la Fuerza Aérea, con sus aviones de transporte, y las unidades del Ejército, con sus batallones de ingeniería y helicópteros.

Como reflexión, la máxima autoridad naval peruana remarcó la necesidad de trabajar conjuntamente, con el fin de establecer un Sistema de Seguridad Cooperativa eficaz para la región, que sea percibido de utilidad por la población, y que nos permita enfrentar con éxito las amenazas transnacionales que afectan a nuestros países. Asimismo, puntualizó la flexibilidad con la que deben contar las Fuerzas Armadas de hoy para cumplir eficazmente con las nuevas tareas y roles que están asumiendo y que difieren del concepto clásico de Defensa. Esta flexibilidad, indicó, proporciona al Estado capacidades humanas y materiales importantes que pueden y deben ser aprovechadas para el desarrollo de la Nación. Finalmente, el Almirante Carlos Tejada afirmó que el Estado peruano ha decidido incrementar sus capacidades no solo para afrontar las amenazas a su Seguridad, sino ser un socio activo, participativo y solidario en el Sistema de Seguridad Cooperativa que se defina y que espera pueda ser concebido en la próxima reunión de Ministros de Defensa a llevarse a cabo en Lima, Perú.

Cabe destacar que el Simposio tiene como propósito promover en el ámbito de la Organización de Estados Americanos (OEA), la difusión de los marcos legales, doctrinas, experiencias y lecciones aprendidas sobre la participación de las Fuerzas Armadas en actividades no tradicionales y en apoyo al Desarrollo; asimismo, cuenta con la participación de expositores de los diferentes países miembros de la JID, entre Embajadores, Oficiales Generales y Almirantes, así como de importantes funcionarios civiles y militares del hemisferio.

La JID, creada el 30 de marzo de 1942,es la organización regional de Defensa más antigua del mundo, y tiene como propósito prestar a la OEA y a sus Estados

miembros, asesoramiento técnico, consultivo y educativo sobre temas relacionados con asuntos militares y de Defensa en el hemisferio, que contribuya al cumplimiento de la Carta de la OEA.

Visita oficial al Perú del Comandante de la Marina de Brasil



Como parte de las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de Brasil, del 16 al 23 de mayo arribaron al Perú en visita protocolar, una delegación de oficiales brasileros liderados por el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto.

A su llegada, la comitiva brasilera,integrada por el Agregado Naval a la Embajada de la República Federativa de Brasil en el Perú, Capitán de Mar y Guerra Rómulo Brandao Maia; el Secretario Militar del Comandante de Marina de Brasil, Capitán de Mar y Guerra Antonio Carlos Cambra, y el Oficial Ayudante del Comandante de Marina de Brasil, Teniente Primero Bruno Vieira dos Santos Almeida, participaron en diversas diligencias y reuniones en la Embajada de la República Federativa de Brasil en el Perú.

Del mismo modo, el 19 de mayo, en las instalaciones del Cuartel General del Ejército, presentaron su saludo protocolar al Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido, con quien conversaron sobre asuntos vinculados a la Seguridad y Defensa entre ambos países, así como los proyectos conjuntos en beneficio de las respectivas Armadas.

Hicieron lo propio con el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, quien les dio la bienvenida a su llegada a la Estación Naval La Perla. Posteriormente, sostuvieron una reunión en el Salón "Huáscar" de dicha Comandancia, en la que abordaron diversos temas referidos a intercambios académicos y operacionales, y construcción naval, así como potenciar la ejecución de los ejercicios BRAPER en la Amazonía.

En otro momento se proyectó una exposición titulada "Marina de Guerra del Perú", en la que se expuso sobre la organización de la Institución, misión, visión, tareas, roles, así como las operaciones que se vienen realizando en contra de la minería ilegal, la salvaguarda de la Seguridad en el ámbito acuático, las operaciones del Componente Naval en el VRAEM y las acciones de apoyo a través de la Plataforma Itinerante de Acción Social que la Armada realiza en la Amazonía y su contribución al Desarrollo a través de la industria naval y metalmecánica.

Continuando con la agenda programada, el 20 de mayo, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto, y su comitiva de oficiales fueron trasladados a bordo de la Lancha "Pilot", del Embarcadero de la Escuela Naval, a la Base Naval del Callao, donde visitaron las instalaciones de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, siendo recibidos por el Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo, y recorrieron las instalaciones y unidades a su cargo.

Del mismo modo, visitaron la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, la Dirección de Hidrografía y Navegación, así comola Fuerza de Infantería de Marina.

Oficiales peruanos participaron en Seminario "Malvinas 2014" organizado por la Escuela de Guerra Naval Argentina



La Armada argentina conmemoró el Conflicto del Atlántico Sur de 1982, y como parte de las celebraciones, la Escuela de Guerra Naval (ESGN) desarrolló el seminario "Malvinas 2014", el que transmitió experiencias y vivencias de veteranos de guerra que participaron activamente en operaciones navales durante el mencionado conflicto con Gran Bretaña.

El evento fue presidido e inaugurado por el Director General de Educación de la Armada de Argentina, Contralmirante Veterano de Guerra de las Malvinas

(VGM) Ricardo Raúl Christiani, acompañado por el Director de la Escuela de Guerra Naval, Comodoro de Marina VGM Máximo Pérez León Barreto, y tuvo la participación del Agregado Naval del Perú en Argentina, Capitán de Navío Walter Rabines Cuttin, y de los oficiales superiores que actualmente se encuentran estudiando en el citado centro superior.

En el seminario, que se desarrolló del 21 al 23 de mayo, los disertantes, que en su totalidad fueron protagonistas del conflicto, han trasmitido de una generación a otra, conocimientos, experiencias y valores. Asimismo, se habló sobre puntos neurálgicos y estratégicos, apreciándose aspectos de la planificación, desarrollo y lecciones aprendidas en diferentes ámbitos.

Los 34 cursantes de la ESGN, compuesta por oficiales de diferentes países, entre ellos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, EE. UU., México, Perú y Venezuela, presenciaron las diversas disertaciones, entre las que resaltó la Operación "Rosario", experiencias en el crucero ARA "General Belgrano", en los avisos ARA "Gurruchaga" y ARA "Alférez Sobral", en los submarinos ARA "San Luis" y ARA "Santa Fe"; operaciones en islas Georgias, en Puerto Argentino, así como operaciones de la Aviación Naval y de la Infantería de Marina, entre otras.

Ministro de Defensa participó en lanzamiento de dos barcazas construidas a requerimiento de la Autoridad del Canal de Panamá



En el muelle de construcciones navales – grada Nro. 1, de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, se realizó el lanzamiento de dos barcazas para transporte de combustible, las cuales completan las cuatro construidas por los astilleros peruanos a requerimiento de la Autoridad del Canal de Panamá.

El importante acto contó con la presencia del Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

Es importante recordar que en el 2012 los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, ganaron por tercera vez consecutiva la licitación pública internacional para la construcción de cuatro barcazas de doble casco,con capacidad para 3.500 barriles de combustible, con 43,8 mde eslora, 10,6m de manga y 3 m de puntal. Estas unidades serán utilizadas para el aprovisionamiento de dragas, buques de trabajo y otros equipos que operan en el Canal de Panamá.

El Ministro de Defensa, al referirse a estas unidades, precisó que "este es un hecho importante para nuestra industria naval, que el SIMA tenga participación internacional, mostrando y comprobando la capacidad técnica de su personal y de sus ingenieros, lo que prueba que cuando los peruanos unen esfuerzo y trabajo, se puede lograr grandes obras".

Una vez más, la industria naval peruana reafirma la confianza depositada en SIMA-Perú, empresa reconocida por su experiencia en el campo de la construcción naval y metalmecánica, ofreciendo productos y servicios de alta calidad, respaldados por las máximas certificaciones, comprobadas en sus obras.

Oficiales de la Marina de Guerra del Perú integraron comisión en la OMI



En la ciudad de Londres, fue inaugurada la 64ª Sesión del Comité de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional (OMI), evento que en esta oportunidad contó con la participación de una delegación peruana, que expuso entre otros temas el reto que el Perú ha asumido en profesionalizar el recurso humano, especialmente del género femenino, al incluirlo en diversos roles en el ámbito marítimo y como oficiales de Marina Mercante.

La citada delegación estuvo conformada por el Representante Permanente Alterno del Perú ante la OMI, Contralmirante José Luis Gavidia Arrascue; el Agre-

gado de Defensa a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Contralmirante José Humberto Romero Glenny; el Capitán de Navío Fidel Reyes, y el Capitán de Navío Rino Bustamante Díaz, Inspector Interno de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, así como el Capitán de Navío Fernando Valeriano-Ferrer González, Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", .

Cabe referir que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional,Mr. Koji Sekimizu, dio la bienvenida a todas las delegaciones manifestando su satisfacción, ya que se ha venido incrementando la participación de forma activa de todas las naciones en aspectos medioambientales y de seguridad en la navegación.

Este importante encuentro que culminó el 13 de junio reunió a 170 países del mundo; en élse trataron diversos temas relacionados con la gente de mar y la aplicación y eficacia de los convenios internacionales, así como el estado de los programas integrados de cooperación técnica, la sostenibilidad financiera del ITCP, los perfiles marítimos de países, la inserción de la mujer en el escenario marítimo laboral, entre otros temas de interés.

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina sostuvieron reunión de trabajo con el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos de América

El 16 de junio, en la ciudad de Miami, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, sostuvo una reunión de trabajo con el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos de América, General USMS John Kelly.



En la reunión, que se desarrolló en la sede del Comando Sur, el Ministro de Defensa del Perú estuvo acompañado por el Embajador del Perú en los Estados Unidos, Harold Forsyth, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

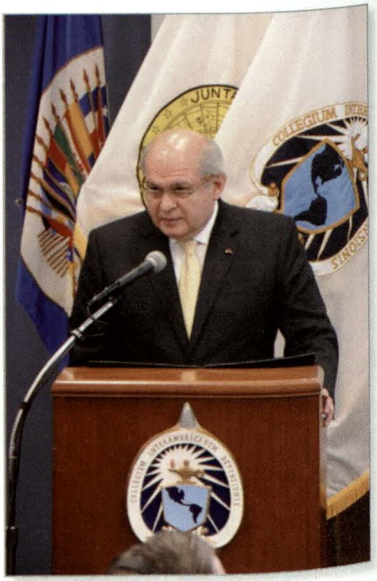
Durante la cita, se abordaron diversos temas relacionados con la lucha contra el narcotráfico y el incremento de la cooperación bilateral; así como el combate contra la minería ilegal y la redefinición de la cooperación en materia de Seguridad y Defensa con los Estados Unidos.

A su turno, el General John Kelly expresó su agradecimiento por la labor que viene desempeñando el Gobierno peruano sobre los mencionados temas y reafirmó la voluntad del Comando Sur de continuar apoyando al Perú. Asimismo, durante la reunión se confirmó que el USS "America" hará una recalada en el puerto del Callao, por lo que el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos anunció su decisión de viajar al Perú con motivo del arribo del mencionado buque anfibio.

Cabe destacar que el Comando Sur es uno de los diez Comandos Combatientes Unificados del Departamento de Defensa. Tiene a su cargo la administración de los recursos para la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico en América Latina y el Caribe.

De esta manera, la Marina de Guerra del Perú reafirma sus relaciones profesionales ysus vínculos de amistad y camaradería con la Marina de los Estados Unidos.

Ministro de Defensa ofreció una conferencia en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC



En el Auditorio del Colegio Interamericano de Defensa (CID), con sede en Washington DC, EE.UU., el 17 de junio, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, ofreció una conferencia denominada "Políticas de Defensa del Perú".

En la conferencia estuvieron presentes el Jefe de la delegación del Perú ante la Organización de Estados Americanos (OEA), Embajador Juan Jiménez Mayor, así como los Embajadores Jefe de las delegaciones de los países miembros ante la OEA; el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa (JID), General de División Werther Araya Menghini; el Director

General de la Secretaría de la JID, Vicealmirante Bento Costa Lima Leite de Alburquerque Junior; el Vicepresidente del Consejo de Delegados, General de División Nicasio Ríos Martínez; el Presidente del Colegio Interamericano de Defensa, Jeffry Lemmons; y los Oficiales Generales y Almirantes Jefes de las delegaciones de países miembros de la Junta Interamericana de Defensa (JID). Asimismo, se dieron cita los Agregados de Defensa y Aéreo, Militar y Naval del Perú ante los Estados Unidos de América.

En el auditorio estuvieron presentes también miembros del CID, dentro de los que destaca la presencia de su Jefe de Estudios, Contralmirante Francisco Yábar Acuña, de la Marina de Guerra del Perú, y los Oficiales Alumnos y asesores del Colegio Interamericano de Defensa y de la Secretaría de la JID.

El Ministro de Defensa llegó acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú ante los Estados Unidos de América, el Contralmirante Cristian Lindley Ruiz, y el Jefe de la delegación del Perú ante la JID, el General de Brigada Marco Jaymez.

La autoridad peruana fue recibida y presentada por el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, quien saludó y felicitó los esfuerzos que realiza el Perú en apoyo a la JID y la reciente postulación de un representante de las Fuerzas Armadas peruanas, para que se desempeñe como Presidente del Consejo de Delegados a partir del año 2014.

Durante su presentación, el Ministro de Defensa expresó su agradecimiento a la honorable Junta Interamericana de Defensa, así como la oportunidad que le brinda al Perú de poder exponer y explicar las políticas y roles que se vienen ejecutando en el sector, con el fin de cumplir con el mandato constitucional de resguardar la soberanía e integridad territorial y de contribuir con el desarrollo que viene experimentando el Perú, a través de una participación más activa de las Fuerzas Armadas.

Asimismo, mencionó que, teniendo en cuenta la importancia de esta representación hemisférica, se considera pertinente compartir aspectos relacionados con los nuevos escenarios que se enfrentan y los desafíos actuales y futuros que como Comunidad Americana se debe afrontar.

El Ministro de Defensa inicialmente analizóla situación mundial y el entorno regional, así como las amenazas y riesgos que se perciben en el Estado peruano y que comparten muchos países vecinos, presentando los mecanismos que, como Estados del Sistema Interamericano, se han construido para enfrentarlos.

Posteriormente explicó los lineamientos dispuestos y las políticas establecidas que se vienen ejecutando en el sector Defensa del Perú en el presente Gobierno,

con el fin de cumplir eficientemente los roles y tareas que constitucionalmente se debe realizar.

Finalmente, compartió algunas reflexiones sobre cómo encontrar soluciones y fortalecer los mecanismos que se han desarrollado para ser más eficientes, con la finalidad de enfrentar eficazmente a las amenazas comunes.

La conferencia terminó con un espacio para preguntas y respuestas, donde la intervención del Ministro de Defensa, en respuesta a las inquietudes del auditorio, enriqueció notablemente la conferencia.

Perú adquirió Buque de Apoyo Logístico en Holanda para acción social de ayuda humanitaria



Para incrementar la capacidad y modernización de la Marina de Guerra del Perú, el Ministerio de Defensa y la Armada, tras la positiva culminación de los detalles con la Marina de Holanda, lograron la adquisición del Buque Logístico de la Clase "Amsterdam" (A836), importante unidad naval que aún se encuentra en servicio en la Real Marina de dicho país.

Este buque adquirido de Gobierno a Gobierno posee una gran capacidad de alcance oceánico; constituirá un relevante elemento en el mar, en caso de desastres naturales, como sismos, *tsunamis* o amenazas como el fenómeno del niño, y estará listo para extender su apoyo a otros países en caso sea necesario.

Esta esperada adquisición posee capacidad de carga de combustible diesel, aviación, agua, víveres secos y refrigerados. De igual modo, cuenta con enfermería flotante y capacidad de evacuaciones aeromédicas, contando para estos servicios con tres helicópteros para el transporte aéreo inmediato.

El "Amsterdam" realizará un importante rol en las acciones sociales en el litoral, al convertirse próximamente en un valioso soporte para estas misiones, conjuntamente con los dos buques multipropósitos que se vienen construyendo en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina.

La citada unidad tiene una eslora (largo) de 166 metros, una manga de 22 metros y calado de 8 metros, además de la capacidad de desplazamiento a plena carga de unas 17.000 toneladas.

El arribo del buque logístico al Callao está programado para el próximo mes de diciembre, así como su inmediata incorporación a la Fuerza de Superficie. Esta unidad naval aportará un adecuado nivel de operatividad y entrenamiento de la Fuerza de Superficie.

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina se reunieron con el Secretario General de la Organización Marítima Internacionalde la Organización de las Naciones Unidas



El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Embajador del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Embajador Julio Muñoz Deacon, y la Autoridad Marítima Nacional, Vicealmirante Jorge Moscoso Flores, se reunieroncon el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu, con el fin de ratificar el compromiso del Estado peruano con los objetivos que se ha trazado la OMI para este milenio.

Durante la cita, el Ministro de Defensa detalló los diferentes equipos y sistemas con los cuales contará la Autoridad Marítima Nacional, a fin de coadyuvar a la seguridad marítima y la protección del ambiente, cumpliendo los roles que el Estado peruano ha asumido ante dicha Organización, especialmente ahora que forma parte del Consejo, cargo que se asumió en diciembre del 2013.

El Secretario General, agradeció a la delegación peruana y recibió con agrado el compromiso del Estado peruano con la Organización que dirige, así como la colaboración en los roles que debe cumplir. El Perú está asumiendo ese compromiso, contribuyendo a la seguridad y protección del ambiente, roles principales de la OMI.



Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

as internacionales noticias internacionales noticias internac
icias internacionales noticias internac
cias internacionales noticias internacionales noticias int
icias internacionales noticias internacionales not
nacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias int
cias internacionales noticias internacionales noticias internac
ernacionales noticias internacionales noticias intern
nacionales noticias internacionales noti
icias internacionales noticias internacionales no
ernacionales noticias internacionales noticias intern
cias internacionales noticias internacional
onales noticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacion
nacionales noticias internacionales noticias int
cias internacionales noticias internacional

BRASIL

Nuevas capacidades de la Aviación Naval

En los últimos meses han ocurrido importantes progresos en los esfuerzos de la Fuerzas Armadas de Brasil por poner al día sus unidades aéreas destinadas a tareas marítimas. El 6 de mayo, el Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica autorizó la venta de hasta 16 misiles antibuque AGM-84L Harpoon Block II para equipar los nueve aviones de patrulla marítima P-3AM en servicio con la Fuerza Aérea. Se espera que el contrato respectivo sea firmado en poco tiempo por un valor estimado de US$169 millones. [1]



Un helicóptero Lynx Mk.21A de la Marina brasileña durante las maniobras UNITAS 2012. Crédito: US Navy.

El 2 de junio se anunció la realización de pruebas de vuelo de un prototipo del helicóptero EC725, equipado con dos misiles Exocet AM39 Block 2, con la participación de la empresa brasileña Helibras y la europea Airbus Helicopters[2]. El programa para certificar los Exocet en el EC725 se enmarca en un contrato firmado en el 2008 para la adquisición de cincuenta de estos helicópteros. El Ejército, la Fuerza Aérea y la Marina recibirán 16 cada uno y dos más serán asignados al transporte de personajes importantes. Ocho de los ejemplares navales serán equipados con los Exocet. Los beneficios industriales de este programa son igualmente importantes, pues a medida que avance la producción se incrementará el contenido local de estas aeronaves. También existirá participación local en la fabricación de los misiles, ya que la empresa Avibras fabricará los motores[3].

A inicios de julio la empresa europea Agusta Westland ganó un contrato para la modernización de ocho helicópteros antisubmarinos Lynx Mk.21A. El trabajo se centra en el reemplazo de los motores Rolls-Royce Gem 42 por los más modernos y potentes CTS800-4N de la empresa LHTEC. También se renovará la cabina de vuelo con nuevas pantallas electrónicas, así como la aviónica, la cual incluirá un procesador táctico, un sistema de navegación por satélite y un sistema de alerta radar. Las entregas comenzarán el 2017 y se espera completarlas a inicios del 2019[4].

Modernización de la Armada

La Armada de la República de Colombia atraviesa por un importante proceso de modernización que ya muestra importantes resultados. En marzo del presente año culminaron las pruebas de aceptación de la última de las cuatro fragatas Almirante Padilla modernizadas en los astilleros de Cotecmar, en Cartagena de Indias. Estos buques fueron ordenados en 1980 a los astilleros de Howaldtswerke, en Kiel, en la entonces República Federal de Alemania, y completados entre 1982 y 1983. Fueron equipados con ocho misiles Exocet MM.40, un cañón OTO Melara de 76mm Compact, un cañón bitubo Breda de 40mm, dos lanzatorpedos triples ILAS 3 de 324mm y un hangar para un helicóptero Bo 105CB. Para el empleo de estos equipos contaban con un radar de búsqueda aérea Sea Tiger, un radar de control de tiro Castor IIB y un sonar de casco ASO 4-2, integrados en un sistema de combate Tavitac.[5]



La fragata "Almirante Padilla" (FM 51) en su configuración original. Crédito: US Navy.



La fragata "Antioquía" (FM 53) de la Clase Almirante Padilla tras pasar por el proceso de modernización. Crédito: US Navy.

Tras dos décadas de servicio se hacía necesaria una modernización integral, a fin de reemplazar equipos obsoletos y mantenerse a la par de las amenazas previstas. Con este propósito, el Gobierno colombiano firmó un contrato en el año 2009 con la empresa estatal francesa DCNS y la multinacional europea Thales, la primera como líder del proyecto y la segunda como proveedor de equipos.[6] El énfasis se puso en la renovación de los sensores, para lo cual se eligió el radar de búsqueda Smart-S Mk2; el sistema de control de tiro Sting-EO Mk2, que combina un radar y sistemas electroópticos; el director de tiro electroóptico Mirador y el sistema de inteligencia electrónica Vigile

200, entre otros. El sistema de combate Tavitac fue reemplazado por el más moderno Setis, que también es empleado en las fragatas de la Clase Fremm de la Marina francesa. En lo referido al armamento, se modernizó el cañón principal a la versión Super Rapid de mayor cadencia de fuego y se dotó de munición guiada Strales. Los trabajos en la primera de las fragatas, la Antioquía (FM 53), culminaron en el año 2011 a un costo aproximado de 120 millones de dólares.[7]



El submarino "Pijao" (SO 28) del Tipo 209 atracando en la base naval de Mayport, Florida. Crédito: US Navy.

El proceso de modernización de la Clase Almirante Padilla ha sido complementado con la adquisición de cuatro helicópteros navales Tipo Bell 412, de los cuales dos fueron recibidos en diciembre de 2013. El contrato incluyó la ampliación de los hangares de las fragatas para que puedan recibir a estas nuevas unidades aéreas. Los helicópteros fueron entregados sin varios de sus equipos de misión por motivos presupuestarios, pero estos ya se encuentran en curso de ser instalados, entre ellos un radar de exploración marítima RDR-1700B y un sistema de visión multiespectral MX-10 EO/IR. Cuando terminen las entregas y el equipamiento podrán reemplazar a los más pequeños Bo-105CB, adquiridos en la década de 1980.

El mismo mes en que terminó exitosamente el programa de modernización de las fragatas se incorporó a la Armada de Colombia el patrullero oceánico 7 de Agosto (PZE 47), segunda unidad de una serie de seis a ser construida en los mencionados astilleros de Cotecmar. Estos buques, al igual que los chilenos de la Clase Piloto Pardo, se basan en el diseño OPV 80 de la empresa alemana Fassmer. Tienen 80 metros de eslora y 13 de manga, para un desplazamiento de unas 1.700 toneladas a plena carga. La variante colombiana cuenta con dos motores diesel Wärtsilä 6L26, más ligeros que los Wärtsilä 12V26 empleados en Chile, pero que permiten alcanzar velocidades similares en las tranquilas aguas del Caribe. Está armada con un cañón bitubo Breda de 40mm, un cañón de 20mm y dos ametralladoras de 12,7mm equipadas con un sistema de control remoto de desarrollo local.[8]

En mayo se realizó la ceremonia de afirmado de pabellón en el buque de desembarco anfibio Golfo de Tribugá (240), el primero de una serie de seis diseñados y construidos por Cotecmar.[9] Se trata de unidades multipropósito, pues además del transporte de tropas y carga militar pueden realizar tareas de apoyo a la población civil en áreas aisladas de las costas marítimas y fluviales del país. Con este fin tienen

dimensiones reducidas, con una eslora de 45 metros, una manga de 11 y un calado de solo metro y medio para un desplazamiento a plena carga de 625 toneladas. Equipados con dos motores *diesel* Caterpillar pueden desarrollar 12 nudos y transportar 200 toneladas de carga.[10]

En suma, en los últimos meses la Armada colombiana ha registrado importantes avances en sus esfuerzos de modernización, en los cuales ha jugado un rol central la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar). El único punto deslucido en este proceso lo constituyen los retrasos en los trabajos en los submarinos de la Armada en astilleros alemanes. En efecto, las dos unidades del Tipo 209, en servicio desde 1975, se encuentran desde hace tres años en medio de trabajos para extender su vida útil a cargo de Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW). A pesar del tiempo transcurrido, aún presentan problemas de filtraciones en el casco, sobrecalentamiento de las baterías y defectos en el uso del sonar, los cuales han impedido su vuelta al servicio. Del mismo modo, los dos submarinos Tipo 206 adquiridos de segunda mano a la Marina alemana en el 2012 han visto pospuesta su fecha de entrega hasta el 2016 por retrasos en los trabajos de modernización y tropicalización a cargo también de HDW. [11]

ESTADOS UNIDOS

Contrato por diez submarinos

El 28 de abril la Armada de los Estados Unidos adjudicó un contrato a la empresa General Dynamics Electric Boat para la construcción de diez submarinos de la Clase Virginia a un costo de US$17.600 millones. Se trata de submarinos de ataque de propulsión nuclear con una eslora de 115 metros y una manga de 10 para un desplazamiento de 7.800 toneladas. Cuentan con torpedos Mk.48, misiles crucero Tomahawk y vehículos submarinos no tripulados. Hasta el momento, los astilleros de Electric Boat, en asociación con Newport News Shipbuilding, han entregado diez unidades correspondientes a los bloques I y II. Ocho unidades más pertenecientes al



El submarino USS "Minnesota" (SSN 783) de la Clase Virginia en plena construcción. Crédito: US Navy.

bloque III se encuentran en construcción. El nuevo contrato, que corresponde al bloque IV, permitirá continuar produciendo dos submarinos por año con la consiguiente reducción en los costos unitarios.[12]

UCRANIA

Crisis de Crimea

El derrocamiento de un gobierno pro ruso en Ucrania llevó a un enfrentamiento diplomático y militar entre Kiev y Moscú, como resultado del cual Rusia se anexó la península de Crimea. Cabe recordar que en tiempos de la Unión Soviética, Crimea albergaba a la Flota del Mar Negro, una de las cuatro flotas en las que estaba dividida la Armada soviética. Tras el colapso del comunismo se sucedieron años de disputas entre Rusia y Ucrania hasta que en 1997 el Gobierno ruso reconoció la soberanía ucraniana de Crimea a cambio del arrendamiento por veinte años de importantes instalaciones militares en la península. 80% de la flota quedó en manos rusas y el resto pasó a conformar la Marina ucraniana, ambas con base en la ciudad de Sebastopol.



La fragata "Hetman Sahaydachniy" (U130), buque insignia de la Armada ucraniana. Crédito: US Navy.



La fragata USS "Taylor" (FFG-50) surcando las aguas del Mar Negro en compañía de la fragata "Turgutreis" (F-241) de la Marina turca. Crédito: US Navy.

A fines de febrero del presente año fuerzas especiales de la Federación rusa ocuparon Crimea y el Parlamento votó por unirse a este país. Tal coyuntura puso en aprietos a la Armada ucraniana, puesto que la región albergaba a la mayoría de sus buques y bases navales, así como a alrededor de 12.000 de sus 15.460 integrantes. Un número importante de estos se pasaron al bando ruso, incluyendo el Comandante en Jefe, Contralmirante Denis Berezovsky. Su sucesor, el Contralmirante Serhiy Hayduk, fue capturado por tropas rusas y expulsado. Todos aquellos que mantuvieron su lealtad al Gobierno de Kiev

debieron abandonar la región por sus propios medios. Las fuerzas rusas hundieron varios de sus propios barcos fuera de servicio, a fin de bloquear las rutas de escape de las unidades navales ucranianas. Ello permitió apoderarse de la mayor parte de la flotaucraniana, incluyendo las corbetas "Ternopil" y "Lutsk" de la Clase Grisha V, la corbeta "Khmelnytskyi" de la Clase Pauk, y el submarino "Zaporizhzhia" de la Clase Foxtrot. La única unidad importante que sobrevivió a este asalto fue la fragata "Hetman Sahaydachniy" de la Clase Krivak III, que se encontraba en una misión antipiratería en el Océano Índico cuando sucedieron los hechos.[13]



La fragata francesa "Surcouf" (F711) navega en el Mediterráneo en compañía del destructor USS "Ramage" (DDG 61). Crédito: US Navy.



El crucero "Moskva", buque insignia de la flota del Mar Negro de la Armada rusa. Crédito: George Chernilevsky.

En respuesta a esta crisis internacional, la Armada de los Estados Unidos desplegó varias de sus unidades en el Mediterráneo Oriental y en el Mar Negro. Como es sabido, el ingreso a este último está regulado por la Convención de Montreux, la cual limita el número y tamaño de los buques de guerra y limita su tiempo de permanencia a tres semanas. De esta manera, el destructor USS "Truxtun" (DDG-103) de la Clase Arleigh Burke atravesó los estrechos el 1 de marzo y se retiró el 21 para ser reemplazado a inicios de abril por el USS "Donald Cook" (DDG 75) de la misma clase, pero con capacidad antimisiles balísticos.[14] La rotación continuó con la fragata USS "Taylor" (FFG-50) de la Clase Oliver Hazard Perry a fines de abril, y el crucero USS "Vella Gulf" (CG-72) de la Clase Ticonderoga a fines de mayo. En la operación también intervino la Marina francesa, que desplegó el buque de inteligencia "Dupuy de Lôme" (A759) en abril y mayo, así como la fragata "Surcouf" (F711) de la Clase La Fayette a fines de este último mes. [15]

Frente a estas fuerzas, las capacidades de las fuerzas navales rusas son más bien limitadas. La flota del Mar Negro es la más reducida de la Armada rusa, pues es inferior a las flotas del Norte, del Pacífico e incluso del Báltico. Sus principales unidades de combate son los cruceros "Moskva" de la Clase Slava y "Kerch" de la

Clase Kara, el destructor "Smetlevy" de la Clase Kashin, dos fragatas de la Clase Krivak y un submarino de la Clase Kilo.[16] De estos, tanto el "Kerch" como el "Smetlevy" llevan más de cuatro décadas en servicio y son los últimos supervivientes de sus respectivas clases. Los demás buques de superficie superan las tres décadas y el submarino tiene veinticinco años de haber sido construido. Si bien esta flota participó activamente en la guerra entre Rusia y Georgia, en el 2008, difícilmente se puede considerar preparada para emprendimientos de gran magnitud. Consciente de esa debilidad, el Gobierno ruso inició hace unos años un programa de construcción que para el año 2020 habrá provisto a esta flota de seis fragatas de la nueva Clase Almirante Grigoróvich y seis submarinos de la Clase Varshavyanka, una versión mejorada de la clase Kilo.[17]

Rusia también ha recurrido a aviones y misiles para reafirmar su presencia en la región. Así, a mediados de abril, el USS "Donald Cook" (DDG 75) fue seguido por un par de bombarderos Su-24 Fencer, mientras navegaba por el Mar Negro. Una de estas aeronaves realizó hasta doce ataques simulados a baja altura sobre esta unidad naval en un periodo de noventa minutos, sin responder a los intentos del "Cook" por establecer contacto radial.[18] En la actualidad, se encuentra desplegada en Crimea la única unidad de aeronaves de ala fija de ataque naval de la flota rusa, un regimiento equipado con 22 Su-24M y MR. El Ministerio de Defensa ruso ha anunciado que en los años siguientes se desplegarán en la península cazas Su-27, aviones de patrulla Il-38 y Tu-142, helicópteros Ka-27 y Ka-29, e incluso bombarderos estratégicos Tu-22M3; todos ellos orientados hacia misiones marítimas.[19] Entre tanto, en mayo se confirmaron los rumores del despliegue del sistema de defensa de costa K-300P Bastion-P (SSC-5 Stooge) en Crimea. Este emplea el misil antibuque P-800 Oniks,que tiene un alcance máximo de 300 kilómetros, a una velocidad de Mach 2.6 y a una altitud de crucero de 14.000 metros o 120 kilómetros, volando a Mach 2 a una altitud de entre 10 y 20 metros. Tal desempeño permite a este sistema cubrir la mayor parte del Mar Negro desde sus nuevas bases.

Referencias

1. (Defense Security Cooperation Agency 2014)
2. (Helibras 2014)
3. (Perry 2014)
4. (AugustaWestland 2014)
5. (Saunders 2004, 151)

6. (Belan 2014)
7. (Saumeth 2011)
8. (Belan 2014)
9. (Infodefensa.com 2014)
10. (García 2014)
11. (Infodefensa.com 2014)
12. (General Dynamics 2014)
13. (Ripley 2014)
14. (Larter 2014)
15. (RT 2014)
16. (Bender 2014)
17. (RT 2014)
18. (LaGrone 2014)
19. (Ripley 2014)

Bibliografía

- Augusta Westland. "Brazilian Navy Signs Contract for Lynx Mk21A Upgrade".2 de julio de 2014. http://www.agustawestland.com/news/brazilian-navy-signs-contract-lynx-mk21a-upgrade (último acceso: 12 de Julio de 2014).
- Belan, Guillaume. "Colombian Almirante Padilla-class frigates complete modernisation programme". *IHS Jane's 360*. 21 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/35800/colombian-almirante-padilla-class-frigates-complete-modernisation-programme (último acceso: 8 de junio de 2014).
- Bender, Jeremy. "Here Are The Ships In Russia's Legendary Black Sea Fleet". *Business Insider*. 20 de marzo de 2014. http://www.businessinsider.com/russia-black-sea-fleet-2014-3 (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Defense Security Cooperation Agency. "Brazil – AGM-84L Harpoon Block II Missiles". 6 de mayo de 2014. http://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/brazil_14-09.pdf (último acceso: 12 de julio de 2014).
- García, Roberto. "ARC Golfo de Tribugá, nuevo Buque de Desembarco Anfibio de la Armada Nacional". *Webinfomil.com*. 30 de enero de 2014. http://www.webinfomil.com/2014/01/arc-golfo-de-tribuga-bda-armada-colombia.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- General Dynamics. "General Dynamics Awarded $18 Billion by U.S. Navy for 10 Virginia-Class Submarines". 28 de abril de 2014. http://www.generaldynamics.com/news/press-releases/detail.cfm?customel_dataPageID_1811=19222 (último acceso: 20 de junio de 2014).
- Helibras. "EC725 armado passa por ensaios em voo". 2 de junio de 2014. http://www.helibras.com.br/noticias/acontece-na-helibras/ec725-armado-passa-por-ensaios-em-voo/ (último acceso: 12 de julio de 2014).
- "Infodefensa.com". *La Armada de Colombia incorpora un buque de desembarco anfibio*. 8 de mayo de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/05/08/noticia-armada-colombia-incorpora-buque-desembarco-anfibio.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- "Infodefensa.com". Retrasos considerables en la entrega de los submarinos colombianos. 15 de mayo de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/05/15/noticia-retrasos-considerables-entrega-final-submarinos-colombianos.html (último acceso: 8 de junio de 2014).

- LaGrone, Sam. "Russian Fighter Buzzes U.S. Destroyer in Black Sea".USNI News. 15 de abril de 2014. http://news.usni.org/2014/04/14/russian-fighter-buzzes-u-s-destroyer-black-sea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Larter, David. "Destroyer Truxtun heads to Black Sea amid tensions". *NavyTimes*. 6 de marzo de 2014. http://www.navytimes.com/article/20140306/NEWS/303060014/Destroyer-Truxtun-heads-Black-Sea-amid-tensions (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Perry, Dominic. "Helibras enters double figures with EC725 deliveries". *Flightglobal.com*. 25 de abril de 2014. http://www.flightglobal.com/news/articles/helibras-enters-double-figures-with-ec725-deliveries-398594/ (último acceso: 12 de julio de 2014).
- Ripley, Tim. "Russia to deploy Tu-22M3 'Backfire' bombers to Crimea". *IHS Jane's Defence Weekly*. 27 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/36140/russia-to-deploy-tu-22m3-backfire-bombers-to-crimea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- —. "Update: Ukrainian Navy cut down by Russian move into Crimea".IHS Jane's Defence Weekly. 26 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/36015/update-ukrainian-navy-cut-down-by-russian-move-into-crimea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- RT. "NATO's merry-go-round electronic surveillance in the Black Sea". 4 dejunio de 2014. http://rt.com/news/163484-nato-black-sea-eavesdropping/ (último acceso: 15 de julio de 2014).
- —. "Russia's Black Sea Fleet to receive 30 new ships, become self-sufficient".13 de mayo de 2014. http://rt.com/news/158772-black-sea-fleet-ships/ (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Saumeth, E. "Cotecmar comienza las pruebas de la fragata colombiana ARC Antioquía". *Infodefensa.com*. 5 de septiembre de 2011. http://www.infodefensa.com/latam/2011/09/05/noticia-cotecmar-comienza-las-pruebas-de-la-fragata-colombiana-arc-antioquia.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- Saunders, Stephen, ed. *Jane's Fighting Ships 2004-2005*.Londres: Janes Information Group, 2004.

Web

- Brasil: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120925-N-ZE938-041.jpg
- Colombia: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040812-N-0507C-002.jpg
  2. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120924-N-ZE938-208.jpg
  3.http://www.navy.mil/management/photodb/photos/050330-N-0507C-003.jpg
- EE.UU.: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/121101-N-ZZ999-205.jpg
- Ucrania: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120712-N-OV802-161.jpg
  2. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140511-N-NZ411-007.JPG
  3. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140206-N-CH661-056.JPG
  4.http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c9/Project_1164_Moskva_2009_G1.jpg



SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Rodolfo Terragno



Diario íntimo de San Martín: Londres, 1824. Una misión secreta.

Buenos Aires, De bolsillo, 212.

640 p.

Frente a la imagen vibrante del carismático Bolívar que viene con el cartel de genialidad, el año 1822 el Protector se nos figura como el combatiente cansado que se retrae frente al colombiano y cede el lugar de la gloria. Nada más ajeno de la realidad, San Martín sigue siendo un caudillo atrevido. En junio del mismo año 1822 concibe un osado proyecto, por demás insólito dentro de la guerra libertadora. El 26 de junio discute con O'Higgins su plan secreto: nada menos que enviar expediciones de Chile y Perú, a atacar a España en la misma Europa: "a arruinar del todo el comercio español". La prudencia de O'Higgins lo disuade de correr riesgos en mares lejanos y ajenos.

Empero, el 20 de setiembre de 1822 el Libertador José de San Martín, después de entrevistarse con Bolívar en Guayaquil el 26 de julio y días subsiguientes, renuncia al mando supremo y sale del Callao en el bergantín "Balcarce". La Independencia del Perú aún no está definida, pues las fuerzas realistas se concentran en la sierra sur y San Martín cede el paso para que Bolívar cierre este capítulo histórico.

Sin embargo, llega el año 1824 y Bolívar aún no ha dado el golpe final al poder español, no está todavía segura la Independencia del Perú y no se puede consolidar, por tanto, la emancipación de la América española. San Martín duda de que Bolívar llegue a concluir la gesta; ha dejado pasar demasiado tiempo. En ese ínterin, el Protector ha viajado a Inglaterra con, al parecer, la pacífica y personal misión

de dar educación a su hija Merceditas en un internado de Londres.

Sin embargo, San Martín no se ha retirado a sus cuarteles de invierno; antes bien, su pensamiento y su vida se enfocan en América: teme que el laborioso y cruento trabajo de libertar los países sudamericanos pueda arruinarse. San Martín no descansa. Como al comienzo de su saga, ha vuelto a Londres a conspirar. Se ve claramente que no le guía el afán de poder, sino el ansia de consolidar la libertad del subcontinente. Bolívar no bajó de inmediato al Perú, y ya las fuerzas realistas montaban en el Alto y Bajo Perú fuerzas que alcanzaban los 19.000 soldados veteranos. La conducta ambigua del colombiano permite los triunfos realistas en Torata y Moquegua. El Ejército realista, al mando de Canterac, entra a Lima sin resistencia el 18 de junio en un contexto en el que el Perú se debate en medio de una guerra civil en la que los caudillos locales se disputan el poder sin decoro ni pudor. San Martín siente que su misión personal es todavía velar por la libertad de la América; está considerando seriamente que, si el Libertador de Colombia sigue en Quito, él volverá al Perú.

"San Martín siente que su misión personal es todavía velar por la libertad de la América; está considerando seriamente que, si el Libertador de Colombia sigue en Quito, él volverá al Perú".

Rodolfo Terragno (Buenos Aires, 1943) es un escritor, historiador, abogado y político argentino que conoce al personaje, al que estudia desde larga data. Descubrió que San Martín, detrás de esa historia familiar de acompañar a su hija, esconde un plan secreto para consolidar la Independencia del Perú y de América del Sur. En Chelmsford (Essex, Inglaterra), el autor encontró cartas inéditas de San Martín y documentos de dos colaboradores suyos, Diego Paroissien y Juan García del Río, que revelan una historia oculta que el libro va a exponer, a la manera de un diario personal que cubre el año 1824, el trabajo político, de filigrana, en Londres para conseguir que Inglaterra reconozca la independencia de los nuevos Estados sudamericanos, "así la reconquista española pasaría a ser, definitivamente, una aventura imposible".

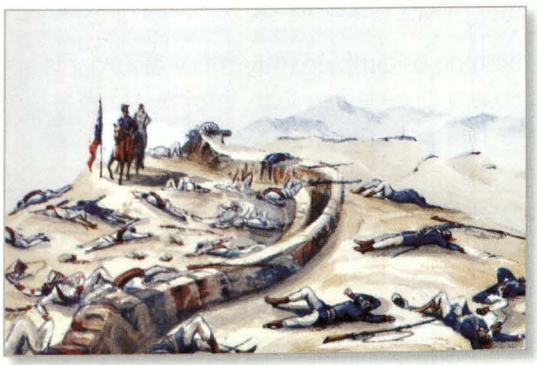
Cuando a fines del año 1824 Jorge IV, rey de Inglaterra, anuncia el reconocimiento de nuevos Estados en Sudamérica, San Martín, en Bruselas, escribe a su amigo Francisco Chilavert: "Ya tiene usted reconocida nuestra independencia por la Inglaterra; la obra es concluida".

Jorge Ortiz Sotelo

Apuntes sobre la Batalla de Miraflores (15 de enero de 1881). 2ª. ed. aum.

Lima, La Casa del Libro Viejo, 2014.

194 p., ilus. (fotos, grabados, retratos)



¿Cómo explicar el desastre de San Juan y Miraflores, cuando la ciudadanía de Lima en su totalidad –jóvenes y ancianos–, y regimientos de voluntarios de todo el Perú, se habían dado cita para defender la capital, sus hogares? Lima y todo el Perú esperaban ese encuentro decisivo, se aferraban esperanzados en las promesas de Piérola que ofrecía la victoria. Bajo sus órdenes se habían construido las extensas barreras que detendrían al enemigo. Pero, ¿qué tan buen militar y estratega era Piérola? Lo que se percibía era que había centralizado en sí mismo el mando de las operaciones de la guerra.

Sobre lo que ocurrió en el campo de batalla de esa fatídica fecha, tenemos los testimonios de Mariano Felipe Paz Soldán, testigo de los acontecimientos; el relato del Comandante inglés William A. Dyke Acland, de la dotación del HMS "Triumph", agregado por orden de su superioridad al Cuartel General del Ejército chileno, al lado del Coronel Lynch, Comandante de la 1ra. División durante las operaciones militares de la ocupación chilena; y la versión del Teniente Carey-Brenton, oficial británico de la dotación del HMS "Triumph", designado, como Acland, agregado al Estado Mayor del Cuartel General del Ejército peruano, en calidad de observador. Todos ellos van a opinar sobre las acciones de armas que se produjeron entre los días que van del 13 al 15 de enero, y todos van a ser duros en su juicio sobre la dirección de la guerra.

En encuentros previos a las batallas de San Juan y Miraflores, ya se había podido percibir que la dirección de la guerra fallaba en el lado de los nacionales. Mariano Felipe Paz Soldán, testigo de los hechos, registra que el desorden del día 10 (de enero de 1881) puso de manifiesto que el Jefe de Estado Mayor General (General

Pedro Silva Gil) "había dado muchas pruebas inequívocas de incapacidad y falta de energía y había caído en completo desprestigio de todo el ejército; sin embargo el Jefe Supremo no dijo una palabra de desaprobación, ni aun de desagrado; y calló todo. En este estado de desorden en que faltaba la unidad de mando, la inteligencia y el carácter para mandar ¿podía esperarse la victoria cincuenta horas después? [...]". Sobre San Juan dice: "Todo fue desorden y desacierto [...] El director de la guerra limitaba su plan a la simple defensa [...] El servicio de espías y exploradores del campo enemigo, casi no se hacía; llegó el descuido al extremo de ignorarse los movimientos del ejército contrario, que se encontraba a menos de diez millas".

Brenton es también muy crítico al juzgar la actuación de Piérola como jefe militar: En la acción de San Juan, Brenton sigue al Dictador hacia las colinas de la derecha de San Juan, que ya han sido tomadas por el enemigo, con los peruanos en total retirada. Aún se mantienen cuatro mil hombres como reserva, pero Piérola no da la orden para que apoyen la derecha. Dice: "[...] la izquierda se hallaba comprometida, mientras que Piérola, sin hacer ningún esfuerzo para auxiliar a la derecha, que estaba siendo gradualmente obligada a retroceder, entró cabalgando en Chorrillos. Tan pronto como él se hubo ido, los hombres [...] se fueron a la retaguardia, hacia Surco, sin disparar un solo tiro".



Paz Soldán rescata que quien opuso mayor resistencia fue el Coronel Miguel Iglesias, ministro de Guerra, quien resistía en el Morro Solar. Iglesias solicita refuerzos a Piérola, pero este responde que todo está perdido. Iglesias se mantiene luchando. Brenton señala que si hubiera sido apoyado por Suárez y Cáceres, probablemente Chorrillos no hubiese sido tomado.

A poco más de las dos de la tarde, la resistencia peruana había concluido, luego de más de nueve horas de tenaz resistencia, en las que sucumben miles de jóvenes peruanos.

El 14 de enero el Alto Mando chileno pretende iniciar "negociaciones de paz". Una delegación del Cuerpo Diplomático se entrevista primero con Piérola y luego con el General Baquedano, con quien se acuerda un armisticio hasta la medianoche. St. John, ministro británico en Lima, acompañado del Cuerpo Diplomático, se reúne con Piérola en la Quinta Schell, en Miraflores, para conferenciar sobre la tregua. Relata Acland que estaba por concluir el almuerzo, cuando se escuchan descargas de fuego de fusilería, seguidas por bombas que estallan sobre la casa. El armisticio acaba de ser violado.

Era el 15 de enero. ¿Qué había acontecido? El General Baquedano, aprovechando el armisticio, avanzó con sus tropas hasta cerca de la quebrada de Armendáriz, y al aproximarse imprudentemente a las líneas peruanas, había provocado disparos de ambos bandos, lo que desencadenó la batalla.

El encuentro pone en evidencia la mayor desigualdad entre las fuerzas contrarias; en consecuencia, la cantidad de las bajas peruanas tuvo que ser impresionante. El Ejército nacional era un conglomerado de hombres improvisados como soldados. Por otro lado, el plan peruano era defensivo por decisión del Alto Mando.

Al final, los batallones peruanos se vieron rodeados por todas partes, sin el apoyo para continuar su avance, teniendo que replegarse en fugaz lucha, cuerpo a cuerpo, sobre los reductos, luchando durante dos largas horas, sin dar ni pedir cuartel. Cerca de las seis de la tarde terminó la batalla, las fuerzas peruanas estaban casi totalmente aniquiladas. La Marina actuó de manera decidida con los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca".

Muchas han sido las especulaciones sobre cómo se desarrollaron los hechos, y siempre aparecen teñidas de subjetividad, signadas por la polémica figura de Piérola. Hace algunos años, Jorge Ortiz Sotelo encontró un documento que resulta crucial para conocer desde dentro cómo se dirigió la acción desde el lado peruano. Se trata del parte de las batallas de San Juan y Miraflores, el informe que el General de Brigada Pedro Silva Gil, Jefe del Ejército de línea de esas acciones rindió

al dictador Nicolás de Piérola el 28 de enero de 1881. El documento forma parte del archivo particular del General Manuel Velarde Seoane.

En 1880, el General Silva había sido nombrado por Piérola, Jefe del Estado Mayor General; sin embargo, no pudo aplicar su buen criterio militar, debido a la personalidad del Dictador, quien, además del mando político, había asumido el mando militar.

Señala Ortiz, que el documento proporciona abundante información que no se encuentra en otras fuentes, como en lo referido a los efectivos y ubicación de cada uno de los batallones el día 15 de enero de 1881. El parte confirma la rémora que representó la prolongada y débil línea de defensa, que se hacía difícil de vigilar en toda su extensión. Asimismo, que emprender operaciones ofensivas resultaba poco menos que imposible, pues requerían "la consiguiente autorización, y como consecuencia de las discusiones y acuerdos de consejos de guerra [...], o por órdenes expresas del General en Jefe (Piérola) en el campo de batalla. A todas las desventajas del Ejército de reserva se aunaba la deficiencia de la artillería movible, construida en el país, que la tropa manejaba con recelo, pues había riesgo de que hiciera explosión. Silva no omite la expresión de su decepción personal: "Siempre creí que Su Excelencia tenía algo de mucha importancia reservado para asegurar el triunfo [...]".

El parte aparece en el rico contexto de los capítulos que se refieren a la Guerra del Pacífico, hasta su desenlace final. En apéndices incluye algunas páginas sobre la historia de Miraflores, antes villa, hoy distrito; y sobre los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, su historia y heroica actuación en la batalla de Miraflores; asimismo, la relación de los documentos que constituyen el archivo de Manuel Velarde.

Por qué fui cadete naval

Alférez de Fragata
LUIS EDGARDO LLOSA GONZÁLEZ-PAVÓN
Publicado en la Revista de Marina en 1930. Edición: Marzo-Abril


Cadete Llosa.

Si se pudiera establecer una proporción que represente la aspiración profesional de la juventud de nuestra Patria, estoy seguro de que no se andaría lejos de la fórmula: 50: 20: 15: 10: 4: 1, en la que 50 sería el porcentaje de jóvenes que desean ser comerciantes; 20 el de los futuros abogados; 15 el de los ingenieros; 10 el de los médicos; 4 el de los militares y solo 1 el de los que aspiran a seguir la carrera del mar. Desde luego, es obvio considerar a aquellos que no aspiran a ser nada, acomodados burgueses los unos, sanguijuelas del Estado los otros y, de todos modos, escoria de la sociedad que piensa y labora. Es verdaderamente tan sensible como increíble, que siendo la Marina profesión tan antigua, cuyo origen habría que buscarse en la primera sociedad, estando, por esta misma razón, empapada de tradiciones, en las que el valor y la ciencia, la abnegación y el sacrificio andan de continuo unidos, pierda poco a poco la juventud de hoy su amor por ella, o desconozca su verdadera misión.

Es cierto que la Marina de nuestro siglo ¬–hablo de Marina en general y no me refiero tan solo a la nuestra– no es lo que fuera hace una centuria, ni aun hace cincuenta años. Apenas si en algún rincón de un puerto, se balancea, ya olvidada, alguna vieja fragata, de palos como cruces, mascarón grotesco bajo la lanza del bauprés, recio cordaje que el viento hace vibrar con sonoridades salvajes, como si fuera cuerdas de una gaita gigantesca, y marineros, toscos, fuertes y rudos como el mar. De aquella edad de los barcos de vela; de

marineros de rostro fiero y bronceado por el sol; de las naves gallardas, de velas blancas como plumón de ave; edad de piratas y de corsarios caballeros, de abordaje y de islas de tesoros; edad romántica y poética en fin, no queda sino el recuerdo.

Salgari, Pierre Loti, Prevost, Gómez Carrillo, Stevenson y cuántos otros más, han despertado en nosotros el encanto de lo desconocido, de lo exótico, y el amor al mar y a la profesión que a él conduce. ¿Quién puede negar el bien que la lectura de estos autores reportó a la juventud? Libros de aparente frivolidad y de mucha fantasía, ellos solos hicieron conocer con la imaginación –que es barca que todos los puertos alcanza– el mundo entero. Recuerdo que a los catorce años, ya conocía yo, como si realmente los hubiera navegado, todos los mares del globo; había visitado todos los puertos, y, de algunos lugares, guardaba tan fuerte impresión, que a veces dudaba si era el recuerdo que quedaba en mi espíritu de una vida pretérita, en que hubiera sido aventurero o pirata, o si era simplemente el puro concepto imaginativo que había conseguido con mis lecturas.

Con la imaginación surqué todos los mares; trepé las montañas más altas; me refresqué con el viento de las cumbres del Líbano; bajé a las profundidades del mar con Julio Verne, atravecé a lomo de dromedario los desiertos de Petréa y del Sahara con Pierre Loti, conocí el Egipto, y admiré la sonrisa enigmática de la Esfinge y la soberbia geometría de las Pirámides de los Faraones. Prevost me llevó a Turqía, y me extasié, con Loti, ante un atardecer en Estambul la encantada, cuando sus mezquitas y sus fantásticos minaretes parecen cálices de plata puestos de revés, y llega a los oídos, con una suave cadencia, la música lejana de la Oración de la Tarde, que, desde lo alto de su mezquita, desgrana un imán.

De mí podría decir que la primera llamada que recibí del mar, fue al finalizar uno de aquellos libros, y de ellos también el elevado concepto que me formé de los marinos.

Pasó el tiempo, y la verdad reemplazó a la fantasía, en el dominio de mis pensamientos. Como yo, cuántos no habrán llorado el derrumbamiento de sus sueños infantiles, y cuántos, también, no se habrán sentido admirados de todo lo que la ciencia y el esfuerzo del hombre ofrecen hoy a los románticos enamorados del Mar. Y, desde entonces, surgió en mí, brillante como una luz que se enciende de repente en las tinieblas, como un edificio hermoso que se levanta sobre las ruinas de una ciudad de papel, mi amor y fe en la Marina, que habrá cambiado en la forma, pero que en el fondo, en su verdadero espíritu,

sigue siendo la misma, esto es, carrera de sacrificio y de honor, que a muy pocos jóvenes les está dado seguir.

Si hay alguna carrera que signifique en todas las naciones del mundo fe inquebrantable en los destinos de la Patria, amor al trabajo y a la ciencia, por la ciencia y el trabajo mismo, renunciamiento voluntario a la esperanza de ser algún día rico, y a la holganza, lujo y placer que trae consigo el dinero, es la Marina.

Por remoto que sea el país y por atrasada su civilización, siempre los pueblos reconocen el verdadero valor del marino, sienten por él una extraña fascinación y no ignoran cuánto desprendimiento hay en su profesión. Si se me preguntara a qué deben los marinos esa nobleza de espíritu, ese increíble amor a su profesión y a sus compañeros, que hace de ellos como miembros de una sagrada logia, que no carece tampoco de ceremonias y ritos solemnes, diría, simplemente, que es producto del mismo mar que obra sobre sus espíritus y, a la manera de placas sensibles, les hace copiar su grandeza.

Porque nada hay más grande ni tan soberbiamente importante que el mar. Nada, tampoco, en el Universo, que se le parezca ni pueda comparársele. Extraño en su volubilidad, unas veces está tranquilo y plácido como una taza de leche, y otras enfurecido y temible como un Dios iracundo. A veces es el quieto rumor de las olas que blandamente van a morir en las arenosas playas, y otras el ruido espantoso de cien cataratas desbordadas del Infinito que llega envuelto entre olas altas como montañas y que rompen en la costa formando efervescentes espumas.

Pero para un marino, el mar es su cuna, su eterno y sincero amigo. Para un marino, el mar es algo más que una inmensa superficie líquida tendida entre dos tierras, es el ansia infinita de ser grande y de ser noble. Nada hay que sugestione tanto como la contemplación del mar. Los pueblos costeños aventajan a los del interior en la concepción de miras, en el ansia de progreso y de engrandecimiento. Cuando yo veo el mar, siento una infinita sensación de huida, de ser grande, de ir en busca de nuevos horizontes, y creo que no hay otra cosa que ayude más en la formación del carácter de los jóvenes que la vista del mar.

Yo no comprendo cómo la juventud inteligente puede mirar con indiferencia la carrera de marino. Si se la compara con cualquier otra profesión, salta a la vista que, aparte de la nobleza de su fin, de la originalidad de la vida, ninguna otra abarca, como ella, el resto de las profesiones. Tiene del ingeniero y del astrónomo la comunidad de estudios matemáticos, del militar la misión y educación para la Guerra, así como el estudio y manejo de las armas de

fuego; participa también, como ninguna otra, de las labores del mecánico y del electricista, y llega a veces hasta el terreno del letrado y del médico. Por lo demás, los viajes al extranjero y el trato casi constante con hombres de otras naciones, dan al marino una cultura general que solo difícilmente se puede conseguir en tierra. Ysi a esto se añade, el natural misterio e ignorancia que, lógicamente, existe en tierra por todo lo que se relacione al mar, vemos que la Marina debería tener poderosos incentivos para atraer a los jóvenes a sus filas.

¿Qué cosa se pide en cambio de todo este caudal de conocimientos y oportunidades que la Marina ofrece a quienes desean seguir la carrera? He aquí la respuesta: sentimiento profundo del deber, fidelidad a su profesión y a sus tradiciones, bondad con sus semejantes y, sobre todo, veracidad inquebrantable. No considero ni hago mención del valor ni del arrojo, porque son cualidades innatas del marino: *Marem non voluitstultum*. El mar no quiere cobardes.

Existe en el Perú una Institución a la que está encomendada la difícil tarea de crear esta clase de hombres, educándolos en la más pura escuela de desinterés, abnegación y patriotismo; una Institución que nada tiene de común con las que más se le parecen; primera en el esfuerzo, primera en el ideal, y primera en la santa misión de *educar jóvenes para su Patria*.

¿Sabéis cómo se llama? La Escuela Naval del Perú, cuyo austero edificio se levanta orgulloso en las rumorosas playas de La Punta.

Aún recuerdo, como si fuera ayer, la primera visita que le hice. El viejo amigo que me acompaña, cultísimo cicerone, me explica con minuciosidad académica todas las actividades de esta Escuela, que había de ser, poco después, mi hogar espiritual.

Nobleza hay hasta en el exterior del edificio. Un pequeño muelle, por el que se embarcan los cadetes para hacer sus prácticas marineras en las embarcaciones de la Escuela. Entre el Edificio y el muelle, hay un mástil, el de la corbeta "Unión", reliquia histórica de la Guerra del Pacífico y que mi amigo dice, sirve de mástil de señales a los cadetes.

¡Qué impresión para mí, al ingresar al sólido edificio de dos plantas en que funciona la Escuela! El mismo recogimiento y la misma emoción del profano, que visita un lugar sagrado. ¡Y sagrada era para mí, muchacho de algo más de quince años, la fragua en que la Patria forjaba sus marinos!

¡Qué grande y qué hermoso me pareció el patio de honor en que los cadetes formaban! ¡Qué imponentes sus alegres claustros! ¡Qué gallardía y qué altivez en esos robustos muchachos, en cuyos rostros había algo de misterioso, que

entonces no comprendí, y que los hacía aparecer ante mis ojos más grandes de lo que realmente eran, y que después vine a saber era, *el argullo de su profesión!*

– "Estos muchachos, me dijo mi guía, son hijos de las mejores familias del país. Ingresan muy jóvenes a la Escuela, y ella sola se encarga de hacerlos en poco tiempo verdaderos hombres.

– Su vida es ejemplar. Trabajan toda la semana, y solo salen algunas horas del sábado y el domingo, pero solamente en contadas ocasiones duermen en casa de sus familias.

– Su naturaleza joven, sometida a severa disciplina, poco a poco se acostumbra, como el alborotado torrente que al fin encuentra el cauce por el que ha de correr eternamente, y la vida para ellos es dulce y llena de encantos, dedicada por entero al trabajo y a la ciencia.

–Seis años de Escuela dan a sus espíritus una contextura tal, que muy difícilmente podría encontrarse en jóvenes de otras academias. En ninguna otra institución como en esta, está tan arraigado el espíritu de cuerpo y el cariño por ella misma".

¡Era exactamente el concepto que yo tenía formado de esta Escuela, y con cuánto regocijo escuchaba a mi amigo!

Y el edificio respondía, en todo, al espíritu de la Institución. Era como un bello rostro, vivo reflejo de un alma hermosa. Patios, salones, gabinetes, talleres, biblioteca, campo de deportes, todo, todo, respiraba orden y limpieza. Sencillez y confort, los dormitorios y comedor; excelente y bien cuidado equipo, los gabinetes y talleres.

–"Los cadetes trabajan durante siete horas del día, me dijo mi guía, y dedican a fortalecer y robustecer el cuerpo, una hora en la mañana antes de clase y otra en la tarde, después de ellas. Su alimentación es sana y abundante. Se acuestan y se levantan temprano.

–La disciplina es severa, sin ser tiránica, y en esto estriba el secreto de su éxito. Los cadetes poco a poco se hacen a ella y al fin ellos mismos son sus paladines.

–Todo, todo en la organización de esta Escuela está hecho para desarrollar en los futuros Oficiales de la Armada, el sentimiento de honor, el espíritu de sacrificio y el amor al trabajo [...]".

Las palabras de mi guía, recuerdo, fueron cayendo en mi espíritu como saludable bálsamo, inundándolo de una dicha insospechada. Para mí, aquellos muchachos eran caballeros de una orden desaparecida. Nobles de estirpe y

de acción, instruidos, bondadosos, leales como seguramente debieron ser los caballeros medioevales. Me los imaginaba a solas en su buque, luchando con el mar y con el viento; impávidos ante el peligro, serenos y hasta desafiantes en los momentos de apremio; caballeros del mar sobre corceles de acero. Y, por poco imaginativo que fuera, ¡surgieron ante mí, en interminable caravana, los fantasmas de aquellos viejos marinos de épocas pasadas, de rostro fiero, y de mirada inmensa...!Yera, a la cabeza de todos, Nelson el noble marino inglés cuyas victorias se contaban por combates; Nelson el Grande, muriendo en Trafalgar, vértice de la trayectoria brillante de su vida, con la misma sencillez de toda su existencia: "He cumplido con mi deber y por ello alabo a Dios".Yera luego Sir Francisco Drake, valiente como pocos, audaz y osado como ninguno, luchando como pirata por su Reina, y librando, con Hawkins y Forbisher, a la orgullosa Albión de convertirse en tributaria de Felipe II.Yfue Sir Ricardo Grenville combatiendo en la "Venganza" contra cincuenta y tres buques españoles, rechazando 15 abordajes y diciendo al morir como valiente sobre la cubierta de su pobre buque: "Aquí yo, Ricardo Grenville, muero con ánimo contento y tranquilo, porque concluyo mi vida como debe hacerlo un verdadero marino: peleando por su país, por su Reina, su religión y su honor...". Yera Grau, el noble y bondadoso marino, salvando a los náufragos de la "Esmeralda".Yfueron todos y cada uno de los valientes marinos del "Huáscar", recibiendo la muerte con la sonrisa en los labios y asombrando a la Humanidad con su supremo gesto de heroísmo: Grau, Aguirre, Ferré, Palacios...

Meses más tarde, marzo del 23, era yo, junto con doce compañeros más, cadetes de la Escuela Naval del Perú.

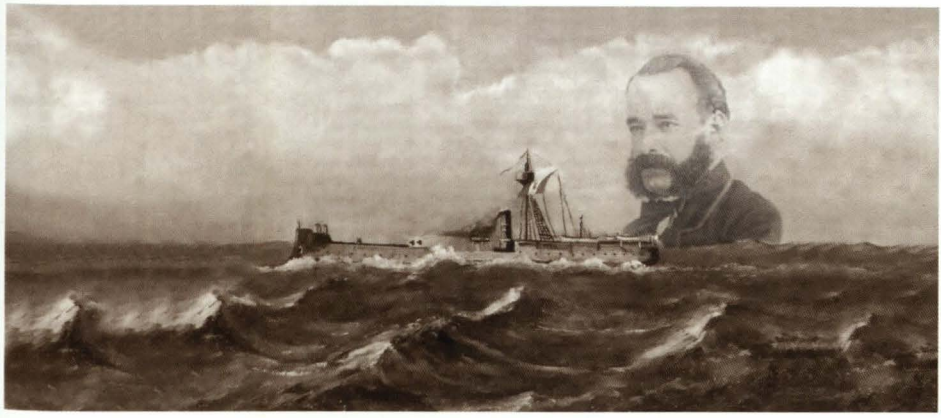
No hubo vela de armas, ni espaldarazo, para ser armado caballero. Hubo sí un juramento de fidelidad a la Escuela ante Dios y ante la Patria. Pero, ¿había necesidad de algo más...?

Artículo reproducido del Prospecto de la Escuela Naval del Perú. 1930.

Miguel Grau y nuestra Marina de Guerra



Doctor en Historia
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ



El Perú entero rinde homenaje a su héroe por excelencia, el Gran Almirante Miguel Grau, al conmemorarse hoy, 27 de julio, 180 años de su natalicio en la ciudad de Piura, que se ha engalanado para celebrar tan preclara efemérides. Grau no es solo "la patria sobre el mar" como lo llamó Jacinto López, ni el hombre que sucumbe en Angamos como ofrenda para disculpar nuestras faltas, errores y despilfarros, como dijo Jorge Basadre. Es algo más: el paradigma en el cual debemos contemplarnos los peruanos de todos los tiempos, principalmente, los miembros de nuestra Marina de Guerra, dignos herederos suyos.

El hombre y el héroe

La existencia de Miguel Grau fue dura y azarosa, rebosante de experiencias y de humanidad, dándonos desde niño una magistral lección de cómo se pueden superar limitaciones y dificultades hasta lograr un bagaje espiritual que lo convirtió en modelo de virtudes ciudadanas ante sus contemporáneos y la posteridad. Por algo es El Peruano del Milenio.

La desaparecida y notable historiadora Ella Dunbar Temple estudió, con maciza erudición, las circunstancias del nacimiento y primeros años de nuestro Almirante. La infancia sin materna ternura, el enfrentarse a los riesgos de la mar desde muy niño, el duro aprendizaje de los secretos de la navegación a vela, las interminables singladuras en buques balleneros por todos los océanos, fueron forjando en el mejor acero un carácter singular, noble, disciplinado, rudo incluso cuando fue necesario, pero al mismo tiempo cálido, comprensivo y generoso para con todos aquellos que tuvieron el privilegio de conocerle.

> "Miguel Grau, por sus calidades personales, no solo conquistó la general simpatía y afecto de las gentes, sino que sin buscarlo ni quererlo, por mérito propio, se convirtió en el adalid brillantísimo de la más notable y sacrificada generación de marinos que ha tenido nuestra patria".

En el espíritu de Grau jamás hubo lugar para el desaliento o la amargura, para albergar pequeñeces y miserias por desgracias tan propias de la humana condición. Por eso, en Grau, no debemos ver tan solo al marino que defiende a la patria cumpliendo sus obligaciones más allá del deber, inmolándose conscientemente para defender el honor del Perú, sino al hombre cuya vida profesional, de padre y esposo, de ciudadano, de amigo, de jefe, fue y será verdadero arquetipo de nobleza, gallardía, sentido del deber, fe católica y humildad.

Espejo de nuestra Marina

Miguel Grau, por sus calidades personales, no solo conquistó la general simpatía y afecto de las gentes, sino que sin buscarlo ni quererlo, por mérito propio, se convirtió en el adalid brillantísimo de la más notable y sacrificada generación de marinos que ha tenido nuestra patria. Las virtudes morales y profesionales de Grau encontraron en nuestra Marina de Guerra el marco apropiado para potenciarse y proyectarse en páginas inmortales de la historia nacional.

No solo al momento de la prueba suprema, en la campaña naval de 1879, sino desde muchos años antes, marinos como Aurelio García y García, Camilo

Carrillo, Lizardo Montero y tantos otros más, dieron al país, junto a Grau, amplia muestra de su vocación de servicio a la causa sagrada y permanente del Perú, convirtiéndose en verdaderos promotores de la modernización de nuestra institución naval, al mismo tiempo que, con inteligentes iniciativas, contribuían al avance tecnológico, científico y de las ideas políticas en el Perú en una época tan fecunda para el progreso de la humanidad como fue la última porción del siglo XIX.

Por eso Miguel Grau, en su deseo ferviente de servir al Perú, no se contenta tan solo con ser nuestro mejor marino tanto en la actividad mercante como dentro de nuestra Marina de Guerra, sino que no rechaza el pedido de quienes piensan acertadamente que su presencia en el Parlamento, más precisamente en la Cámara de Diputados, puede ser muy útil al país, ya que hombres como él, patriotas, honestos y con gran sentido de responsabilidad, eran precisamente los que se necesitaban para ocuparse de la cosa pública en una coyuntura dificilísima de nuestra vida nacional. Miguel Grau fue elegido diputado por Paita y solo abandonó su cargo para comandar al Huáscar apenas se declaró la guerra con Chile. En el Congreso hay una curul simbólica, que es la de Grau. Ojalá que quienes hoy ejercen la representación nacional no olviden todo lo que simboliza ese nombre y ese hombre.

No es simple coincidencia, no es casualidad que junto a Grau lleguen también al Congreso y a los gabinetes ministeriales, marinos como los ya mencionados Camilo Carrillo, Aurelio García y García o Lizardo Montero. Ellos representan lo que podría llamarse "el espíritu de 1872", es decir, la decisión inalterable de romper con un estado de cosas político, anacrónico y muy negativo, para entregarle al pueblo soberano el derecho de elegir a sus gobernantes.

La Marina de Guerra del Perú a través de su historia, que en mucho es la historia de Grau, siempre ha sido la fuente en donde ha bebido el alma nacional en horas de peligro, de congoja o de opresión. Por eso, a 180 años del nacimiento de nuestro mejor marino, no dudamos en invocar por el bien de nuestra patria, que se recuerde, al mismo tiempo, sus virtudes castrenses y ciudadanas.

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

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / 180º ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL "PERUANO DEL MILENIO"

7 UNA MIRADA AL HÉROE...
CAPITÁN DE FRAGATA CC. MARISOL OLSEN CANDIOTTI

27 ALMIRANTE DEL PERÚ POR LOS SIGLOS SUCESIVOS
CONTRALMIRANTE FERNANDO CASARETTO ALVARADO

37 100 AÑOS DEL NATALICIO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU SEMINARIO: EL DISCURSO DE JOSÉ DE LA RIVA-AGÜERO Y OSMA EN LA SOCIEDAD "ENTRE NOUS", 1934
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

51 GRAU Y LOS 20 AÑOS DEL HOMENAJE REALIZADO EN MIAMI COMO PRECURSOR DEL DERECHO HUMANITARIO
VICEALMIRANTE JAVIER BRAVO VILLARÁN

INFORMATIVO

57 UN ENSAYO: CÓMO CONTRIBUIR CON LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ COMO NACIÓN MARÍTIMA
CONTRALMIRANTE JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI

73 UNA IMPORTANTE Y POCO CONOCIDA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL DEL PERÚ A LA ARMADA DE ARGENTINA
ALMIRANTE ARMADA ARGENTINA JORGE ENRICO. EX-JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

79 LA DIMENSIÓN HUMANA DEL AMBIENTE OPERACIONAL EN LA GUERRA IRREGULAR
CAPITÁN DE CORBETA JORGE MONTOYA RUIBAL

85 ¿QUÉ ES Y CÓMO PARTICIPAMOS EN EL PLAN ESTRATÉGICO?
INGENIERA DE SISTEMAS E INFORMÁTICA MARINA VARGAS VEGA

93 RIESGO DE DIABETES MELLITUS TIPO 2 EN EL PERSONAL DE LA MARINA, DE LIMA Y CALLAO CON EXCESO DE PESO, EVALUADO EN EL SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA DEL CENTRO MÉDICO NAVAL, DE MAYO A OCTUBRE DEL 2013
CAPITÁN DE NAVÍO (SN) MARCO ANTONIO SALAZAR ROJAS

103 NUESTRA SAGRADA BANDERA NACIONAL
CONTRALMIRANTE LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA.

PANORAMA

111 EL ORIGEN DEL ALMA
CAPITÁN DE CORBETA ERICK ARCE MONGE

HISTORIA

119 LA PARTICIPACIÓN DE LOS AFROPERUANOS EN LA GUERRA CON CHILE
LICENCIADO EN HISTORIA JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

135 LOS DESTRUCTORES "ALMIRANTE GUISE" Y "ALMIRANTE VILLAR" EN ESPAÑA EN 1933
SARGENTO PRIMERO JOSÉ LUIS BLANCO LORENZO ARMADA ESPAÑOLA

145 ¿CUÁL FUE EL ERROR DEL ALMIRANTE NAGUMO EN EL ATAQUE A MIDWAY?
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS MIGUEL REQUENA PASAPERA

NACIONAL

157 ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

175 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

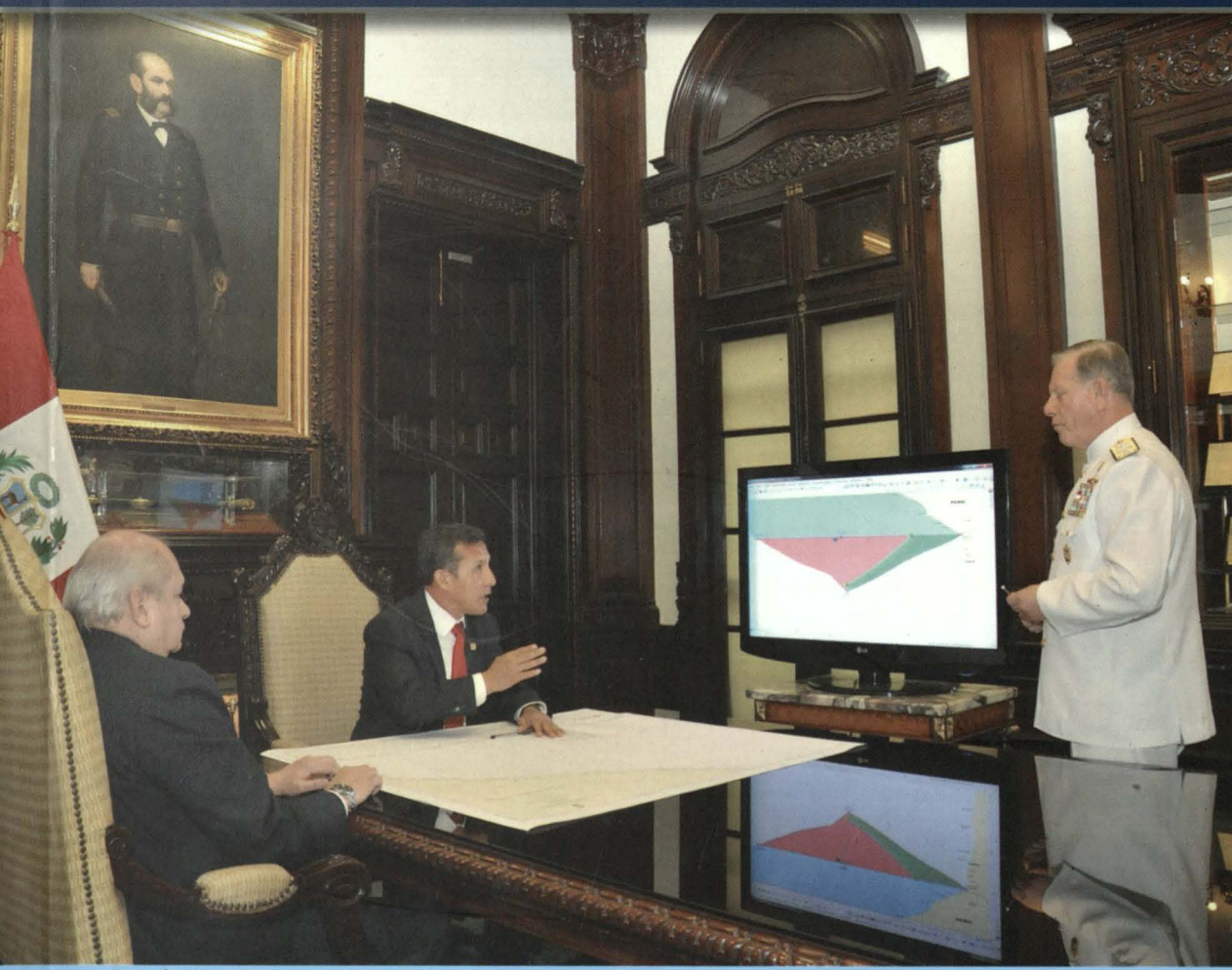
191 POR QUÉ FUI CADETE NAVAL
ALFÉREZ DE FRAGATA A.P.C.U. LUIS EDGARDO LLOSA GONZALES-PAVÓN. PUBLICADO EN LA REVISTA DE MARINA EN 1930. EDICIÓN: MARZO-ABRIL

197 MIGUEL GRAU Y NUESTRA MARINA DE GUERRA
DOCTOR EN HISTORIA HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ


MARINA DE GUERRA DEL PERU
MIGUEL GRAU
MARINA

Año 107 / número 3 - 2014

Revista de Marina



Especial

Reflexiones del dictamen de La Haya

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 3 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 3 - 2014

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Jorge Paz Acosta

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

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. Carlos Gamarra Elías
Calm. Jorge Brousset Barrios
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2014, 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

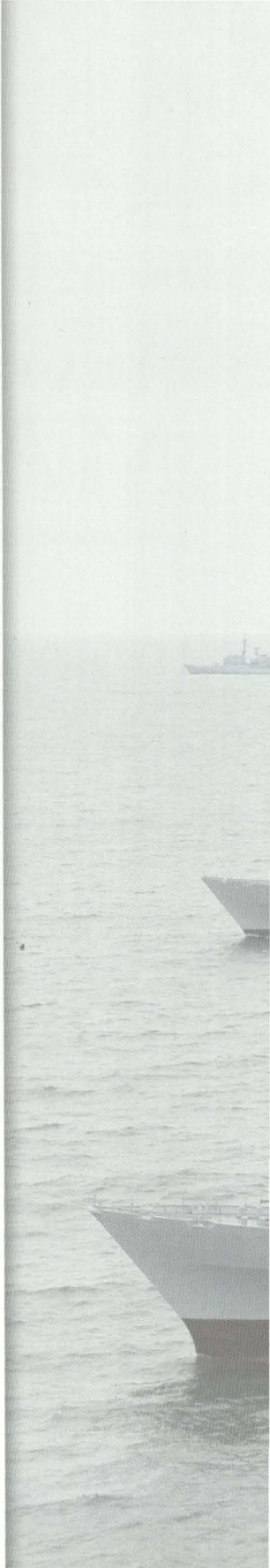
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: Lic. Sana Fernandez La Madrid
Diseño y diagramación: Creativos Perú
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 / REFLEXIONES DEL DICTAMEN DE LA HAYA

9 EL CASO SOBRE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE EL PERÚ Y CHILE: UN FALLO EN DERECHO
Embajador Allan Wagner Tizón Ex Agente del Perú ante la Corte Internacional de Justicia

19 DETERMINACIÓN DE LAS COORDENADAS GEOGRÁFICAS DEL LÍMITE MARÍTIMO INTERNACIONAL SUR DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
Capitán de Navío José Gianella Herrera

27 EL PUNTO CONCORDIA Y EL INICIO DE LA FRONTERA MARÍTIMA ENTRE EL PERÚ Y CHILE
Ministro SDR Hubert Wieland Conroy

59 PRECISIONES SOBRE EL PUNTO CONCORDIA
Vicealmirante Carlos Gamarra Elías

73 DESPUÉS DE LA HAYA: UNA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL, INTEGRAL Y PARTICIPATIVA
Capitán de Navío Mauro Landa Abad

SECCIÓN INFORMATIVO

85 ¡PODER Y GLORIA!... ¡GRAU!
Contralmirante Luis F. Ego-Aguirre Villacorta

99 LOS LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS: PODEROSA HERRAMIENTA TÉCNICA PARA CONTRIBUIR CON EL DESARROLLO NACIONAL.
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correo

121 EL CASO ONASSIS Y LA SENTENCIA DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA
Capitán de Navío CJ. Carlos Schiaffino Cierre Presidente del Tribunal Superior Militar Policial del Centro

SECCIÓN PANORAMA

133 PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO O LA PASIÓN POR EL FUTURO
Contralmirante José G. García Valdivieso

151 EL LIDERAZGO DEL ALMIRANTE GRAU
Autor(s) C. de F. Luis Torres Montoya, C. de F. Fernando Granthon De Pujalt, C. de F. Guido Ayvar Hermosa, C. de F. Juan Ponce Vidal Garay

SECCIÓN HISTORIA

159 EVOLUCIÓN DE LOS PORTAVIONES EN EL MUNDO DURANTE EL SIGLO XX

Contralmirante Edmundo Guzmán Lanfranco

181 A 100 AÑOS DE LA GRAN GUERRA

Capitán de Corbeta Jorge Denegrí Boltan

191 SEMBLANZA DEL SEÑOR CALM. CJ (F) MÁXIMO CISNEROS SÁNCHEZ

Contralmirante CJ Hernán Ponce Monge

SECCIÓN NACIONAL

199 ACTUALIDAD NACIONAL.

Licenciada Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

215 ACTUALIDAD INTERNACIONAL.

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN PUBLICACIONES

225 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

228 PERIODISTAS A BORDO

Periodista Ricardo Vega Pardo



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Cuando en las primeras décadas del siglo XIX los territorios de la Corona española en América deciden romper sus ataduras con la metrópoli, uno de los primeros y graves problemas que deben afrontar los países que surgen a la vida independiente fue la delimitación de sus fronteras. Por su situación geográfica, en el centro de la porción sur de América, el Perú tuvo que deslindar, a lo largo de los siglos XIX y XX, fronteras terrestres con Brasil, Colombia, Ecuador y Bolivia. Posteriormente lo hicieramos con Chile como consecuencia de la guerra iniciada en 1879.

No nos fue fácil ir marcando en la cartografía la silueta entrañable de nuestra patria. Superada definitivamente cualquier dificultad en el ámbito terrestre, con la firma del Acta de Brasilia, el 26 de octubre de 1998, era absolutamente necesario abocarnos a demarcar los límites precisos de nuestro dominio marítimo. Cabe remarcar que la Constitución de 1993, al igual que la legislación interna y la práctica ejercida por nuestro país, están en conformidad con el Derecho del Mar contemporáneo, reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Ya en mayo de 1986, mediante el llamado "Memorándum Bákula", el Perú expresó al gobierno chileno su deseo de alcanzar la delimitación formal y definitiva de los espacios marinos, que completan la vecindad geográfica entre ambos países. Al no poderse llegar, a un acuerdo bilateral, fue necesario acudir a la Corte Internacional de Justicia en cumplimiento de lo señalado por el Tratado Americano de Soluciones Pacificas suscrito en Bogotá en 1948.

La Corte Internacional de Justica, con sede en La Haya, emitió su fallo el 27 de enero de 2014. Todo este contencioso nos mueve a interesantes reflexiones. En primer lugar, es plausible la forma cómo se procedió para escoger al personal que se encargaría de presentar la demanda, tanto nacional, así como los asesores extranjeros. Todos fueron de altísima calidad profesional, laboriosos y, en el caso de los nuestros, profundamente patriotas. La ciudadanía, como no podía ser de otra manera, asumió la defensa de nuestros derechos de un modo sereno y sin divergencias. Cosa análoga ocurrió en el nivel político. Pese al cambio de gobierno, no se sustituyó a los miembros del equipo diplomático, de juristas, historiadores,

cartógrafos, hidrógrafos, abocados en la tarea. Esta fue una elocuente demostración de lo positiva que es la continuidad sobre todo en asuntos de Estado.

El Perú acudió a La Haya, premunido de sólidos argumentos que se fueron acopiando desde el año 2003 con eficiencia y seriedad hasta que se produjo la presentación de la Demanda en el 2008. Durante todo el contencioso, nuestros delegados y también los de Chile, mantuvieron un alturado clima de cortesía pese a que cada una de las delegaciones defendió ardorosamente sus puntos de vista. El fallo de la Corte de enero del presente año, fue estrictamente en derecho, reconociendole nuestro país un importante espacio marítimo, lo que significa aproximadamente 50,000 kilómetros cuadrados que se incorporaron al Mar de Grau. Algo más debe resaltarse: la Corte Internacional de Justicia no se pronunció respecto a nuestra frontera terrestre con Chile. No podía hacerlo, ya que no fue materia del contencioso.

Se debe destacar, igualmente, que mientras se desarrollaba el contencioso de La Haya, los presidentes del Perú y Ecuador, Alan García y Rafael Correa, respectivamente, mediante el Acuerdo por Canje de Notas de contenido idéntico, en mayo de 2011, establecieron los límites marítimos entre ambos países.

Finalmente, para el cumplimiento de la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia, es importante encomiar el excelente y rápido trabajo efectuado por las delegaciones técnicas del Perú y Chile que procedieron a establecer las coordenadas precisas de la frontera marítima entre ambos países, lo que ha permitido contar hoy con una frontera marítima perfectamente delimitada. Ya sin motivos para entredichos o suspicacias, la relación, en los más diversos campos entre ambos países, no solo a nivel binacional sino en la APEC, la Alianza del Pacífico y otros foros y organismos regionales pasa por un buen momento. Este siglo, en que el océano Pacífico cobra cada vez más importancia, convoca a que la cooperación peruano-chilena sea cada vez más constante, creciente y cordial. Es el turno de desarrollar nuestra región.

El Director.



Especial:
REFLEXIONES DEL DICTAMEN DE LA HAYA

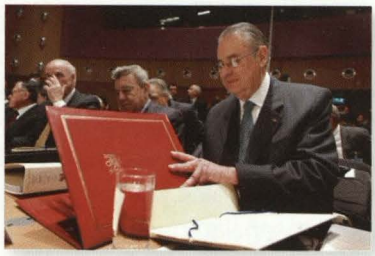


El caso sobre Delimitación Marítima entre el Perú y Chile: un fallo en derecho



Embajador
ALLAN WAGNER TIZÓN
Ex Agente del Perú ante la
Corte Internacional de Justicia

(*) Discurso con motivo del otorgamiento de la distinción Doctor *Honoris Causa* por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos el 12 de mayo de 2014.



Se ha comentado que el fallo que emitió la Corte Internacional de Justicia el 27 de enero pasado fue una decisión salomónica; es decir, buscó dar algo a cada país para que ambos quedaran medianamente satisfechos.

Aparte de que ello no le hace justicia al Rey Salomón, cuya intención nunca fue dividir en dos a la criatura sino descubrir a su auténtica madre, eso no es cierto. Fue un fallo en derecho.

En efecto, el Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia establece que la función de la Corte es "decidir conforme al derecho internacional las controversias que le sean sometidas" y que para ello deberá aplicar los tratados, la costumbre internacional, los principios generales de derecho y, como medio auxiliar, las decisiones judiciales y la doctrina de los publicistas. El citado Artículo añade que ello no restringe la facultad de la Corte de decidir un litigio *ex aequo et bono*, es decir, en equidad, si las partes así lo convinieren. Ello no ha sido el caso entre el Perú y Chile y en escasas oportunidades se ha aplicado en la historia de la Corte.



La finalidad, alcanzar una solución equitativa.

Por otro lado, en los casos sobre delimitación marítima la Corte aplica lo dispuesto en los Artículos 74, párrafo 1, y 83, párrafo 1, de la Convención sobre el Derecho del Mar que, tal como la Corte lo ha reconocido, hoy día constituye derecho internacional consuetudinario. Estas cláusulas, aplicables tanto a la plataforma continental como a la zona económica exclusiva, señalan que la delimitación deberá hacerse por tratado conforme al derecho internacional "a fin de alcanzar una solución equitativa".

Aquí puede encontrarse el origen del error que cometen algunos observadores. La Corte falla en derecho, no en equidad. Sin embargo, la delimitación marítima debe conducir a un resultado equitativo, pero no antes sino después de establecido el derecho de las partes.

Como es conocido, la esencia de la controversia entre el Perú y Chile era la existencia o no de un tratado que hubiera establecido un límite marítimo entre ambos países hasta las 200 millas.

En la solicitud del Perú a la Corte, en enero de 2008, y luego en sus peritorios al final de la fase oral del proceso, en diciembre de 2012, nuestro país le pidió que, ante la ausencia de un tratado de límite marítimo entre los dos países, la Corte estableciera dicho límite, aplicando el derecho internacional consuetudinario derivado de la Convención sobre el Derecho del Mar, mediante una línea equidistante a las costas de los dos países en el área donde se superponen sus respectivas zonas de 200 millas -conocida como el "triángulo interno"- la cual debía iniciarse en el punto Concordia por ser el *terminus* del límite terrestre establecido por el Tratado de

Lima de 1929. Asimismo, el Perú solicitó a la Corte que reconociera su derecho al área situada dentro de su zona de 200 millas y que se encuentra más allá de las 200 millas chilenas -el denominado "triángulo externo"- que Chile consideraba alta mar y parte de su llamado "mar presencial".

Por el contrario, Chile sostenía que la Declaración de Santiago de 1952, por la cual los tres países del Pacífico Sur anunciaron su decisión de extender su soberanía y jurisdicción hasta un mínimo de 200 millas frente a sus costas, era el tratado que había establecido el límite marítimo entre los dos países. Según Chile, el párrafo IV de la Declaración de Santiago delimitaba tanto la zona marítima general como insular de los países firmantes.

Esta decisión, basada estrictamente en derecho, fue crucial para el Perú ya que, de otra manera, la situación vigente hasta entonces se hubiera mantenido y el Perú hubiera perdido el caso.

La Corte analizó la Declaración de Santiago de conformidad con el derecho internacional que rige la interpretación de los tratados, tal como se encuentra contenido en el Artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, y dio la razón al Perú que el mencionado párrafo IV estaba referido exclusivamente a la zona marítima de las islas cercanas a las costas, la cual no puede exceder el paralelo que pasa por el punto final de la frontera terrestre de ambos países, situación que no se daba entre el Perú y Chile, donde no existen tales islas.

Asimismo, concordó con el Perú que el objeto y fin de la Declaración de Santiago fue, como lo indica su "preámbulo", la conservación y protección de los recursos naturales necesarios para la subsistencia y el desarrollo económico de los pueblos de los tres países firmantes y no, como sostenía Chile, que la Declaración identificaba los perímetros de las zonas marítimas de cada Estado firmante.

En vista de ello, la Corte concluyó en el párrafo 70 de su fallo, que "contrario a las alegaciones chilenas, Chile y el Perú, al adoptar la Declaración de Santiago, no acordaron el establecimiento de un límite marítimo lateral entre ellos en el paralelo que se interna en el Océano Pacifico a partir del punto final de su frontera terrestre."

Esta decisión, basada estrictamente en derecho, fue crucial para el Perú ya que, de otra manera, la situación vigente hasta entonces se hubiera mantenido y el Perú hubiera perdido el caso. Como consecuencia de ello, la Corte pasó a examinar la zona de superposición o "triángulo interno", cuya delimitación el Perú había solicitado. Además, con ello desapareció el argumento por el cual Chile negaba los derechos del Perú sobre el "triángulo externo", aduciendo que el límite en el paralelo se extendía no sólo hasta las 200 millas sino de manera indefinida.

A continuación, la Corte pasó a examinar los convenios concertados por los tres países del Pacifico Sur en los años siguientes y se detuvo en el Convenio de 1954 sobre zona especial fronteriza marítima.

La Corte observó que el "preámbulo" de dicho Convenio menciona que las embarcaciones pesqueras artesanales, por carecer de conocimientos e instrumentos para determinar su posición en el mar, violaban con frecuencia la "frontera marítima entre los Estados vecinos" y que su Artículo 1 establece, a partir de las 12 millas, una zona especial de tolerancia de 10 millas marinas de ancho "a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países".

El equipo peruano era consciente desde el inicio que la redacción de dicho Convenio planteaba serias dificultades para la posición peruana por lo que, en sus alegatos, buscó atraer la atención de los jueces sobre el carácter específico y limitado de dicho Convenio al estar referido a embarcaciones pesqueras artesanales que navegaban a escasa distancia de la costa.

El equipo peruano era consciente desde el inicio que la redacción de dicho Convenio planteaba serias dificultades para la posición peruana por lo que, en sus alegatos, buscó atraer la atención de los jueces sobre el carácter específico y limitado de dicho Convenio al estar referido a embarcaciones pesqueras artesanales que navegaban a escasa distancia de la costa. Es decir, que en ningún caso la Zona Especial de tolerancia y el paralelo sobre el cual ésta se establecía podían llegar hasta las 200 millas, sino a una distancia considerablemente menor. No obstante, asumíamos que la Corte podría considerar dicho Convenio como una "circunstancia pertinente" a la hora de decidir el límite marítimo en el "triángulo interno".

En el año 2007, en su fallo sobre el caso Nicaragua v. Honduras, la Corte había dictaminado:

> La evidencia sobre un acuerdo tácito debe ser contundente. El establecimiento de un límite marítimo permanente es una asunto de grave importancia y un acuerdo es algo que no puede ser fácilmente presumido.

Este criterio de la Corte fue reiterado en los casos sobre Nicaragua v. Colombia, Ucrania v. Rumania y el Tribunal del Mar de Hamburgo lo recogió en su fallo sobre el caso Myanmar v. Bangladesh.

No obstante recordar esa jurisprudencia, la Corte concluye en el párrafo 91 del fallo lo siguiente: "En este caso, la Corte tiene ante si un Acuerdo que indica claramente que una frontera marítima a lo largo del paralelo ya existía entre las Partes.



Registrando las posiciones de las Partes sobre la ubicación del punto Concordia.

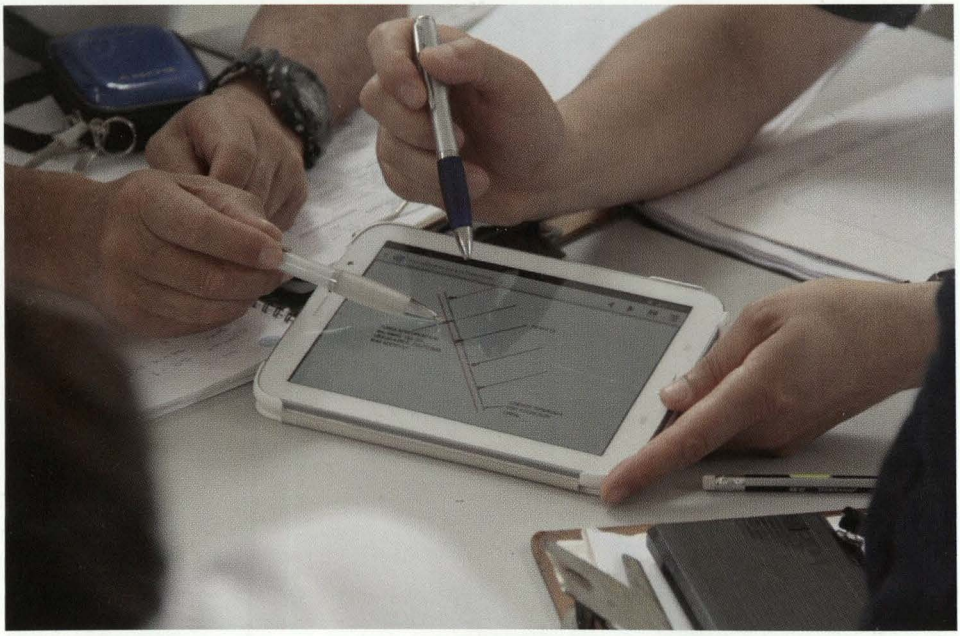
El Acuerdo de 1954 es decisivo a este respecto. El Acuerdo consolida el acuerdo tácito."

Es decir, que a juicio de la Corte se había producido entre el Perú y Chile un acuerdo tácito sobre un límite marítimo en los años previos a 1954, que el mencionado Convenio confirmaba.

Ninguno de los dos países había mencionado en sus alegatos la existencia de un acuerdo tácito y algunos miembros de la Corte discreparon de ello por considerar que se estaba bajando el nivel de exigencia que la Corte había establecido al respecto en sentencias anteriores, según se puede apreciar en sus declaraciones individuales anexas al fallo. Sin embargo, esa fue la manera como la Corte pudo explicarse la redacción del Convenio de 1954 cuando en su Preámbulo habla de violaciones a la "frontera marítima" entre los Estados vecinos y establece una zona de tolerancia a "cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países".

Por discutible que sea, fue una decisión ajustada a derecho.

Sin embargo, la Corte señaló acto seguido, en el párrafo 92 de su fallo, que el Convenio de 1954 "no da ninguna indicación sobre la naturaleza de la frontera marítima. Ni tampoco indica su extensión, excepto que sus disposiciones dejan claro que la frontera marítima se extiende más allá de 12 millas desde la costa."



En el curso de las discusiones técnicas.

En relación con la naturaleza del límite tácito, la Corte consideró que debía entenderse en el contexto de las proclamaciones presidenciales de 1947 y de la Declaración de Santiago de 1952, que habían efectuado reivindicaciones sobre el suelo marino, las aguas suprayacentes y sus recursos. Ello llevó a la Corte a concluir que se trataba de un límite a todo efecto.

¿Pero cuál era su extensión? Este asunto clave fue examinado por la Corte desde varios puntos de vista: la actividad pesquera y su potencial; los desarrollos contemporáneos del derecho del mar; la práctica legislativa de las Partes; el Protocolo de Adhesión de 1955 a la Declaración de Santiago; las actividades de ejecución práctica por las Partes; los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilamiento; las negociaciones de Chile con Bolivia de 1975 y 1976; las posiciones de las Partes en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; el Memorándum Bákula de 1986; y la práctica de los Estados después de 1986.

Es interesante anotar que, nuevamente, la Corte tomó un curso de acción en la línea planteada por el Perú, es decir, que la finalidad del Convenio de 1954 era el ordenamiento de la pesca efectuada por embarcaciones artesanales a fin de evitar fricciones.

La Corte analizó estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre la actividad pesquera de la época en el "triángulo interno" y encontró que las especies que se faenaba eran principalmen-

te barrilete y bonito, las cuales generalmente se encontraban en un rango de 60 millas náuticas desde la costa. Al respecto, la Corte también cita una exposición del ministro de Relaciones Exteriores y presidente de la delegación del Perú a la Conferencia sobre el Derecho de Mar en 1958 quien, al apoyar la zona de 200 millas, señaló que "especies tales como el atún y el barrilete son principalmente capturadas a una distancia entre 20 y 80 millas de la costa; la anchoveta de aguas costeras algunas veces se aleja hasta 60 o más millas; en tanto que las ballenas y cachalotes se encuentran generalmente a más de 100 millas mar afuera".

Con esto quedó decidido el primer tramo del límite marítimo y, aunque se pueda pensar que pudo haber sido más reducido, la lectura del fallo permite apreciar que fue consecuencia de un análisis e investigación en profundidad.

Esa actividad pesquera y el tipo de embarcaciones utilizadas llevaron a la Corte a determinar que en la época que las Partes habrían reconocido el acuerdo tácito sobre un límite marítimo "era improbable que hubieran considerado que se extendía hasta las 200 millas". Es decir, la posición expuesta por el Perú.

Con ese punto de partida y los estudios realizados sobre los otros aspectos arriba mencionados, la Corte dictaminó, en el párrafo 151 del fallo, que "sobre la base de toda la evidencia relevante que le ha sido presentada, la Corte concluye que el límite marítimo acordado entre las Partes se extendía a una distancia de 80 millas náuticas a lo largo del paralelo desde su punto de inicio."

Con esto quedó decidido el primer tramo del límite marítimo y, aunque se pueda pensar que pudo haber sido más reducido, la lectura del fallo permite apreciar que fue consecuencia de un análisis e investigación en profundidad.

El tema siguiente que abordó la Corte fue el punto de inicio del límite marítimo. El fallo a este respecto se inicia recordando, en su párrafo 153, que "ambas Partes están de acuerdo en que la frontera terrestre entre ellas fue establecida y delimitada hace más de 80 años de conformidad con el Articulo 2 del Tratado de Lima de 1929 que establece que "el límite entre los territorios de Chile y el Perú... comenzará en un punto de la costa a ser denominado Concordia, diez kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta".

Sin embargo, luego de registrar las posiciones de las Partes sobre la ubicación del punto Concordia, la Corte señala que su tarea es verificar si las Partes han acordado algún punto de inicio de su límite marítimo. A continuación, la Corte examina las Notas diplomáticas intercambiadas entre 1968 y 1969 por las cancillerías del Perú y Chile para la construcción, inicialmente de una luz que señalara el



Embajador Allan Wagner conformando el equipo peruano en La Haya.

comienzo de la frontera terrestre pero que, en el curso de las discusiones técnicas, evolucionó hacia la construcción de unos faros que "materialicen el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito No. 1".

Como resultado de ello, el fallo señala en su párrafo 174: "La Corte considera que el límite marítimo que las Partes tenían el propósito de señalar mediante los acuerdos sobre los faros estaba constituido por el paralelo que pasa a través del Hito No. 1. Ambas Partes ejecutaron subsecuentemente las recomendaciones del Acta de 1969 mediante la construcción de los faros, tal como había sido acordado, señalizando por lo tanto el paralelo que pasa por el Hito No. 1. Los acuerdos de 1968-1969 sobre los faros sirven en consecuencia como una evidencia fehaciente que el límite marítimo acordado sigue el paralelo que pasa por el Hito No. 1."

Lo que antecede llevó a la Corte a concluir, en el párrafo 176 del fallo, que "el punto de inicio del límite marítimo entre las Partes es la intersección del paralelo de latitud que pasa a través del Hito No. 1 con la línea de baja marea."

Esta es la razón por la cual el inicio del límite marítimo no es el punto Concordia, como lo había planteado el Perú, a fin de que coincidiera con el inicio del límite terrestre establecido por el Tratado de 1929 y los trabajos de la Comisión Mixta Demarcadora. Primaron los acuerdos contenidos en las notas diplomáticas de 1968-1969, que tenían carácter vinculante. Aunque inconveniente a los intereses peruanos, fue una decisión ajustada a derecho.

Sin embargo, la Corte, en el párrafo 175 del fallo, advirtió algo muy importante:

> La Corte no está llamada a tomar posición sobre la ubicación del punto Concordia, donde comienza la frontera terrestre entre las Partes. Anota que podría ser posible que el referido punto no coincida con el punto de inicio del límite marítimo, tal como acaba de ser definido.

Esto es fundamental porque queda claro que la Corte no sólo no se ha pronunciado sobre el límite terrestre sino advierte que el punto Concordia, que es el inicio de dicho límite, puede quedar localizado en un lugar distinto al punto de inicio del límite marítimo determinado por la Corte. Ello desmiente categóricamente cualquier aseveración que la Corte, al definir el punto de inicio del límite marítimo, habría alterado el punto de inicio del límite terrestre fijado por el Tratado de 1929.

Por último, la Corte pasó a definir el resto del límite marítimo y, nuevamente, acogió un planteamiento del Perú: la línea equidistante a las costas. Para el trazado de dicha línea, la Corte aplicó la metodología establecida en anteriores fallos, buscando lograr, como lo indica la Convención sobre el Derecho del Mar, un resultado equitativo. A partir de puntos contribuyentes en las costas de Chile y el Perú, estableció el límite con una trayectoria sur-oeste hasta tocar el borde de la zona chilena de 200 y luego verticalmente hasta tocar el borde de la zona peruana de 200 millas.

Finalmente, la Corte consideró que el denominado "triángulo externo" se encontraba comprendido dentro del límite marítimo trazado, por lo cual pasaba a ser parte de la zona de 200 millas peruana.

Como consecuencia de todo ello, mediante la defensa de sus títulos jurídicos y un fallo ajustado a derecho, el Perú obtuvo el 75 por ciento de los espacios marítimos que había demandado, equivalentes a más de 50,000 kilómetros cuadrados que han sido incorporados al Mar de Grau.



Trimble
P/N 52618
4 FT
4 FT
4 FT
4 FT

Determinación de las coordenadas geográficas del límite marítimo internacional sur del Dominio Marítimo del Perú



Capitán de Navío
JOSÉ GIANELLA HERRERA

El 27 de enero de 2014, fuimos testigos de un histórico acontecimiento. La Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) emitió el fallo relacionado al contencioso marítimo que sosteníamos con nuestros vecinos del sur. Luego de seis años de la presentación formal de nuestra demanda, la Corte definió la frontera marítima entre Chile y Perú, poniendo fin a una controversia que se mantuvo por décadas.

El presente artículo describe los trabajos técnicos que se realizaron en cumplimiento con la sentencia de la Corte, la que si bien definió el trazo del límite marítimo entre ambos Estados, no fijó las coordenadas geográficas precisas del mismo. La CIJ indicó que ambas Partes determinarían estas coordenadas de acuerdo al fallo en un espíritu de buena vecindad.

Reunión 2+2, declaración conjunta y anexo con cronograma de trabajos

El 6 de febrero, a los pocos días de conocerse el fallo, los ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa de ambos países se reunieron en el Comité Permanente de Consulta y Coordinación Política, conocido como el 2+2. Esta reunión extraordinaria realizada en el edificio Carrera, sede del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile en Santiago, tuvo como objetivo revisar el estado actual de nuestras relaciones y las acciones a seguir luego del fallo; evidenciándose el propósito compartido por ambos Gobiernos de ejecutar la sentencia de la Corte en el más breve plazo.



Mediciones precisas que contribuyeron a la determinación de la Frontera Marítima.

Por la temática de la reunión, las delegaciones se dividieron en tres grupos: 1) grupo de trabajo para la revisión de aspectos bilaterales, 2) grupo de trabajo para la revisión de aspectos jurídicos y 3) grupo de trabajo para la revisión de aspectos técnicos. A nosotros, como asesores técnicos, nos tocó conformar este tercer grupo.

Establecimos que la sentencia de la Corte sería nuestro insumo principal, y con base en nuestros procedimientos de trabajo y especificaciones técnicas, planteamos elaborar la secuencia lógica de actividades a realizar. En ello contribuyeron tanto el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico (SHOA) de la Armada de Chile como la Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN) de la Marina de Guerra del Perú, que manejan casi exactamente los mismos procedimientos, incluyendo equipos, software similares, y sobre todo el mismo alto nivel de calidad en la ejecución de sus trabajos, así como la amistad personal y el respeto profesional entre oficiales hidrógrafos que hemos compartido diversos foros internacionales. Lo mismo podríamos decir de los representantes del Instituto Geográfico Militar de Chile y de nuestro Instituto Geográfico Nacional, así como de la Dirección de Aerofotografía de la Fuerza Aérea del Perú y del Servicio Aerofotogramétrico de Chile.

Como resultado de las conversaciones técnicas realizadas en el grupo, en el que también participaron representantes de las Direcciones de Fronteras de los Ministerios de Relaciones Exteriores de cada país, se estableció un cronograma de los trabajos a desarrollar que se iniciarían con una reunión para la preparación detallada de las actividades de campo; luego se establecerían los puntos de base contribuyentes en la costa chilena, y a continuación se ejecutaría la medición en el terreno del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM). Después de obtener las coordenadas a 80 millas náuticas del punto de inicio (PIFM), se determinarían los puntos de base contribuyentes en la costa peruana. Como punto final, se acordó realizar una reunión en las instalaciones de la DHN para, con base en todos los datos anteriormente definidos, realizar el cálculo de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima.

Preparación de actividades de campo

En las instalaciones del SHOA en Valparaíso, los días 17 y 18 de febrero, se reunieron ambas delegaciones presididas por los directores de Límites de ambos Ministerios de Relaciones Exteriores. Por parte del Perú intervino la Dirección de Hidrografía y Navegación, el Instituto Geográfico Nacional y la Dirección de Aerofotografía de la Fuerza Aérea. Chile estuvo representado por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, el Instituto Geográfico Militar y el Servicio Aerofotogramétrico. Luego de arduos trabajos, se determinaron las acciones precisas que habrían de realizarse, incluyendo el personal participante, especificaciones técnicas, equipos a ser utilizados, el siempre importante apoyo logístico, y todo bajo un detallado cronograma.

Medición de puntos de base contribuyentes en la costa chilena

Basándonos en los croquis incluidos en el fallo de la CIJ, del 24 al 28 de febrero procedimos a la costa norte chilena a realizar las mediciones precisas de los puntos que contribuirían a la determinación de la frontera marítima. La metodología a utilizar fue bastante sencilla; se estableció un receptor



Equipos e instrumentos de medición.

GPS en puntos de coordenadas conocidas mientras que otro receptor GPS se instaló en el punto que teníamos que determinar. Se establecieron sesiones de grabación simultáneas por seis horas, con la finalidad de corregir las indeterminaciones e imprecisiones. Los equipos e instrumentos y mediciones estuvieron a cargo de las instituciones chilenas, con participación de la delegación peruana conformada por el suscrito, el capitán de fragata Carlos Holguín, y los técnicos Johnny Seguil y Manuel Tocto, de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Al concluir los días de trabajo de campo, se determinaron las coordenadas precisas de los puntos cabo Lobos, punta Argolla, punta Madrid, punta Gorda, punta Pichalo y punta Barrientos. Se midieron adicionalmente estaciones en punta Patache y punta Lobos, las cuales habían sido consideradas inicialmente por la delegación chilena como posibles contribuyentes, pero luego fueron descartadas.

Determinación del punto de inicio de la frontera marítima

En la segunda etapa del trabajo, los días 1 y 2 de marzo, y en cumplimiento al cronograma de trabajos establecidos en la Declaración 2 + 2 de Santiago, se debía proceder a determinar las coordenadas del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM). Para este delicado cálculo, se debía definir primero, el valor del paralelo de latitud que pasa por el Hito Nro. 1 de la frontera terrestre, y segundo, la medición de la línea de bajamar, tal cual lo definido por la Corte. Estos dos insumos servirían para calcular su intersección, en la cual se ubica el PIFM.

Como punto final, se acordó realizar una reunión en las instalaciones de la DHN para, con base en todos los datos anteriormente definidos, realizar el cálculo de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima.

Para hallar el valor del paralelo de latitud geográfica que pasa por el Hito Nro. 1 de la frontera terrestre, se empleó el mismo método de medición utilizado para determinar los puntos contribuyentes de la costa de Chile, ambas mediciones se realizaron tomando como referencia las estaciones bases presentes, Chacalluta (Arica) y Tacna, pertenecientes a las redes geodésicas oficiales de Chile y Perú, enlazadas al sistema de referencia geocéntrico para las Américas (SIRGAS).

Para la determinación de la línea de baja marea, se acordó adoptar una referencia vertical promedio, esto debido a que cada país utiliza una referencia vertical diferente. Se estableció el mareógrafo de Arica como el punto de base para las observaciones, pues es el más cercano al área de trabajo. Se realizaron las observaciones en la fecha y hora en la que la bajamar estuvo excepcionalmente baja, esto fue el 1 de marzo, y se validó con observaciones el día siguiente. Con ambos datos, y luego de trabajos de gabinete conjunto, se estableció en forma independiente las coordenadas del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM); coordenadas que coincidían por ambas partes. La satisfacción tras realizar esta medición conjunta fue muy grande.

Adicionalmente se efectuó un vuelo aerofotogramétrico con una aeronave chilena del área trabajada, para la comprobación de los datos.



Equipos e instrumentos de medición.

Medición de puntos de base contribuyentes en la costa peruana

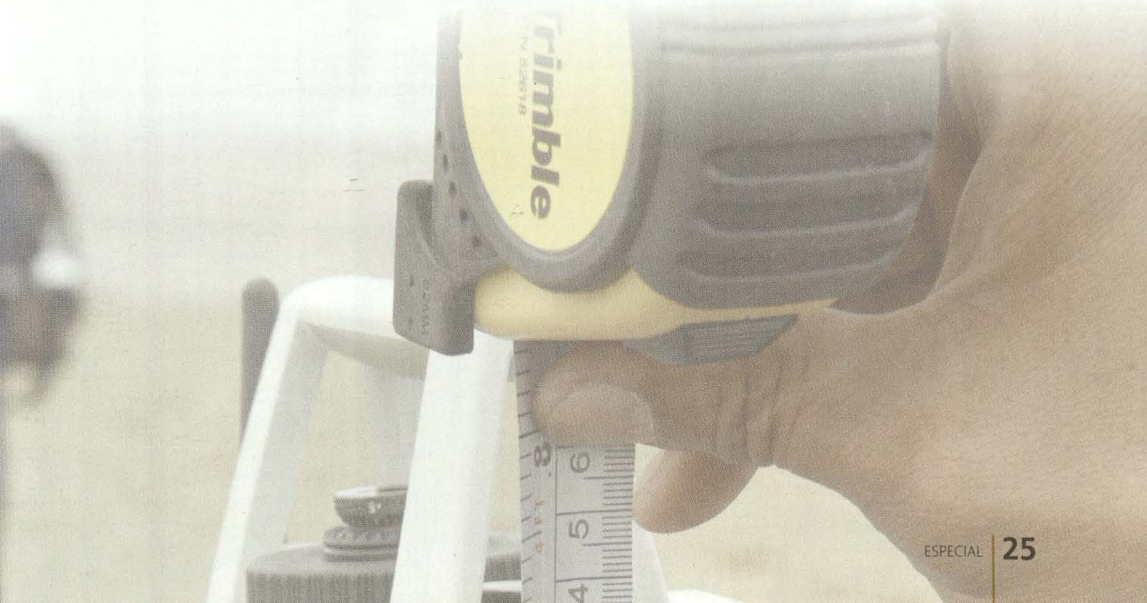
Con el valor de las coordenadas del PIFM, se pudo realizar el cálculo de un punto, denominado por la CIJ como "A", para que desde dicho punto trazar un radio de 80 millas náuticas que intersecte la línea de costa peruana, y que al sur de esta intersección no se consideren puntos como posibles contribuyentes para definir la frontera marítima. En la zona de Mollendo se identificaron dos puntos como contribuyentes que, junto a la punta Coles, fueron considerados para ser medidos. El método de medición fue exactamente igual al utilizado en la costa chilena, y participaron en estos trabajos veedores chilenos. Los trabajos se realizaron los días 17 y 18 de marzo, y contaron con el valioso apoyo de la Fuerza de Aviación Naval para el transporte oportuno del personal en las áreas de trabajo de Ilo y Mollendo desde Tacna, que es por donde la delegación chilena hizo su ingreso al país.

Es oportuno referirse a la reunión técnica previa, realizada en Arica el 12 de marzo, en la que se intercambiaron oficialmente los valores finales precisos, tanto de los puntos contribuyentes de la costa chilena así como del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM).

Determinación de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima

Finalmente, y luego de obtener las coordenadas de los puntos contribuyentes de la costa chilena, costa peruana y el punto de inicio de la frontera marítima (PIFM), el resto del trabajo fue de proceso cartográfico. Para tal efecto, ambas delegaciones técnicas se reunieron en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú los días 24 y 25 de marzo. Se emplearon programas cartográficos, como el *software* Caris Lots version 4.1 que ambos servicios utilizan, y luego del respectivo trabajo se generaron los gráficos en los que, sobre la base de los croquis del Fallo de la Corte Internacional de Justicia, se establecieron las coordenadas precisas de la Frontera Marítima.

Al final de la jornada se entregaron los resultados de los trabajos técnicos a las respectivas cancillerías, y en solemne ceremonia realizada en el palacio de Torre Tagle en la misma tarde del 25 de marzo, ambos directores de Fronteras firmaron el acta en el que se establece, de manera permanente, las coordenadas precisas de la frontera marítima común delimitada por la Corte Internacional de Justicia dando cumplimiento a su fallo, en el mejor de los ambientes de buena vecindad, hermandad y camaradería que caracterizan a las Armadas de ambos países en general, y a sus Servicios Hidrográficos en particular, poniendo de manifiesto el alto profesionalismo alcanzado, así como el compromiso irrenunciable de los marinos de ayer, hoy y de siempre de defender los intereses del Perú.





El punto Concordia y el inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile



Ministro SDR
HUBERT WIELAND CONROY

Artículo publicado en: *Agenda Internacional*
Año XXI N° 32, 2014, pp. 51-78



Mapa de Tacna empleado por Basadre

El 27 de enero de 2014, como es ya de amplio conocimiento público, la Corte Internacional de Justicia dictó sentencia y delimitó en su integridad la frontera entre los espacios marítimos del Perú y Chile, lo que puso así fin, de manera definitiva e inapelable, al diferendo sobre delimitación marítima iniciado por el Perú el 16 de enero de 2008[1].

En su sentencia, la Corte determinó que ambos países habían acordado *tácitamente* que su frontera marítima estaba delimitada, al menos parcialmente, por el paralelo geográfico que pasaba por el Hito 1 de la frontera terrestre. Así lo infirió de manera *concluyente* de su lectura del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954 y de los acuerdos de 1968 y 1969 sobre faros de enfilación.

Y es sobre la base de dicha conclusión que la Corte decidió, con el voto favorable de quince magistrados —incluyendo aquel del juez *ad hoc* Orrego Vicuña de Chile— y solo uno en contra, fijar el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile en la intersección del paralelo geográfico que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea.

En Chile, sin embargo, esta decisión de la Corte fue interpretada de manera muy distinta y el propio presidente de Chile señaló, a pocas horas de la lectura de la sentencia, que «la Corte establece que el límite marítimo comienza en el Hito 1» y que, «en consecuencia, la confirmación por parte de la Corte de que la frontera marítima comienza en el paralelo del Hito 1 ratifica el dominio chileno del triángulo terrestre respectivo»[2].

"... la negación del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y ubicado a cierta distancia al suroeste del Hito 1."

Esta lectura, que no concuerda con el texto mismo de la sentencia, tiene como con- secuencia sugerir que la frontera marítima empalmaría con la frontera terrestre en el Hito 1, de manera que las jurisdicciones de ambos países —marítima y terrestre— habrían quedado delimitadas por una sola línea continua. Esta idea, sin embargo, ha quedado totalmente descartada al fijar la Corte el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea —y *no* en el Hito 1— y señalar que la ubicación del punto Concordia puede no coincidir con el punto de inicio de la frontera marítima.

Como se verá más adelante, esta polémica sobre el punto de inicio de la frontera marítima y el denominado «triángulo terrestre», cuya soberanía Chile ha creído ver confirmada en la presente sentencia, se asienta en una premisa fundamental: la negación del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y ubicado a cierta distancia al suroeste del Hito 1, y la consiguiente insistencia chilena de sostener que tanto la frontera marítima como la terrestre tienen su punto de inicio en el Hito 1.

Más allá de la importancia intrínseca en materia de delimitación marítima de la presente sentencia, resulta imprescindible distinguir claramente los regímenes jurídicos de ambas fronteras en lo que a sus respectivos puntos de inicio se refiere, a fin de entender tanto la utilización de ambos puntos en la argumentación chilena como el efecto de su diferenciación en la supuesta existencia de un «triángulo terrestre». Para ello se procederá primero a examinar el razonamiento seguido por la Corte para determinar el punto de inicio de la frontera marítima,

para luego reconstruir la parte del proceso de demarcación de la frontera terrestre en 1929 -1930 que atañe a la ubicación del punto Concordia.

Con tal finalidad, la primera parte de este trabajo estará subdividida en tres. Primero se hará un recuento de los argumentos presentados por el Perú y Chile, para luego examinar y comentar el razonamiento empleado por la Corte. Los argumentos de ambos litigantes son presentados —en traducción libre del autor— tal como los recoge la propia Corte y respetando la secuencia y numeración de la sentencia para facilitar su eventual consulta.

La segunda parte, en cambio, se subdividirá en dos. Primero se examinará el desacuerdo que se produjo en 1929 sobre la ubicación en el terreno del punto Concordia y los argumentos intercambiados al respecto por los dos miembros de la Comisión de Límites, y luego se analizará el acuerdo alcanzado por los dos gobiernos en 1930 para resolver dicha diferencia de interpretación[3].

1. El punto de inicio de la frontera marítima

Una vez que hubo llegado a la conclusión, a partir de su examen del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954, que el Perú y Chile habían acordado *tácitamente* que sus espacios marítimos respectivos estaban delimitados por un paralelo geográfico, tal como lo infirió de su lectura del preámbulo y del artículo primero de dicho convenio, la Corte consideró necesario examinar los argumentos de ambos países a efectos de determinar cuál sería el punto de inicio de la referida frontera marítima.

El artículo primero del Convenio de 1954 estipula expresamente que se establece una «zona especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho, a cada lado del paralelo que constituye el *límite marítimo entre los dos países*». Nada en dicho instrumento, sin embargo, le permitía a la Corte determinar con precisión de qué paralelo se trataba ni tampoco, por consiguiente, cuál sería el punto de inicio de dicha frontera (énfasis agregado).

Por tales motivos, la Corte procedió a examinar los argumentos presentados por el Perú y Chile en relación con el punto en que la frontera terrestre entre ambos países llega al mar, con miras a determinar si el inicio de la frontera marítima coincidía en efecto con dicho punto, o si la frontera marítima tenía un punto de inicio distinto.

Al inicio de su examen, la Corte señala que ambos países están de acuerdo en que su frontera terrestre fue definida y delimitada hace más de 80 años de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929, según el cual «la frontera entre los territorios de Chile y el Perú [...] partirá de un punto en la costa que se denominará 'Concordia', distante 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta». Y según el artículo tres del mismo Tratado, que «la frontera deberá ser demarcada por una Comisión Mixta conformada por un miembro de cada Estado» (párrafo 153).

Sin embargo, como se verá a continuación, los argumentos esgrimidos por los repre- sentantes de ambos países pusieron rápidamente en evidencia que, si bien parecía haber un acuerdo sobre la delimitación de la frontera terrestre, ambos litigantes tenían una interpretación distinta sobre la demarcación y, en particular, sobre la ubicación del punto inicial en la costa de dicha línea fronteriza[4].

1.1. Los argumentos de las Partes (según la Corte)

Según el Perú, los miembros de la Comisión Mixta no pudieron ponerse de acuerdo sobre la ubicación precisa del punto Concordia y la discrepancia fue resuelta mediante las "instrucciones idénticas" que las Cancillerías de ambos países impartieron a sus delegados en abril de 1930. En virtud de ellas, el punto Concordia sería la intersección con el océano Pacífico de un arco de 10 kilómetros de radio y con centro en el puente sobre el río Lluta, y la línea fronteriza llegaría al mar siguiendo un arco de círculo orientado hacia el sur. Dichas instrucciones dispusieron también que «se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano» (párrafo 154).

El Perú recuerda que el Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados, suscrita el 21 de julio de 1930 por ambos delegados, señala que «la línea de frontera demarcada parte del océano Pacífico en un *punto* de la orilla del mar situado a 10 kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz», y argumenta que dicha Acta indica que el primer hito de la frontera es el Hito 1, ubicado en las coordenadas 18°21'03"S y 70°22'56"O y a cierta distancia de la línea de baja marea a fin de evitar su destrucción por las aguas del océano [5] (párrafo 155).

Asimismo —señala el Perú— el Acta Final hace una distinción entre «punto» como concepto abstracto que representa la ubicación geográfica del punto

inicial de la frontera terrestre, es decir el punto Concordia, e «hitos», que constituyen estructuras físicas a lo largo de la línea fronteriza. Y desde el momento que el Acta Final hace referencia tanto al punto señalado en el artículo dos del Tratado de 1929 como al Hito 1, queda en evidencia que se trata de dos ubicaciones distintas (párrafo 155).

> "...el Perú sostiene que el Hito 1 no tuvo por función marcar el punto inicial de la frontera terrestre, sino tan solo marcar, de manera práctica, uno de los puntos del arco de la citada línea fronteriza".

Así, sobre la base de las instrucciones idénticas y del Acta Final, el Perú sostiene que el Hito 1 no tuvo por función marcar el punto inicial de la frontera terrestre, sino tan solo marcar, de manera práctica, uno de los puntos del arco de la citada línea fronteriza. Adicionalmente, el Perú argumenta que la referencia a la «orilla del mar» como lugar de situación del Hito 1 en el Acta Final debe ser entendida como una descripción general de su ubicación, tal como ocurre en el caso de los lugares de situación de los otros hitos que figuran en dicha Acta Final (párrafo 155).

En opinión de Chile, el resultado del Tratado de 1929 y el proceso demarcatorio de 1930 fue que las Partes acordaron colocar el Hito 1 en la orilla del mar con las coordenadas astronómicas 18°21'03"S y 70°22'56"O y que la frontera terrestre partiría desde este hito. Para Chile, el objeto de las "instrucciones idénticas" fue poner de manifiesto que la frontera terrestre tendría un punto de inicio en la costa e instruir a los delegados a asegurar la colocación de un hito para marcar dicho punto de inicio (párrafo 156).

Chile se basa en el Acta de Plenipotenciarios, suscrita en Lima el 5 de agosto de 1930 por el embajador chileno en el Perú y el ministro de Relaciones Exteriores peruano, en que se hace constar la «ubicación y características definitivas» de cada hito fronterizo y se reconoce que los hitos colocados, partiendo ordenadamente del océano Pacífico, demarcan la frontera terrestre peruano-chilena[6] (párrafo 156).

El Perú considera que reivindicar, como lo hace Chile, que el Hito 1 es el punto inicial de la frontera terrestre implica dos problemas insuperables: el primero es que significa que un tramo de unos 200 metros de dicha frontera habría quedado sin delimitar, lo que es contrario al Tratado de 1929. Y el segundo, que la frontera marítima no podría partir de un punto seco, a unos 200 metros de la

costa, en referencia al «principio cardinal» que sustenta el derecho del Estado costero a sus aguas adyacentes: la tierra domina el mar (párrafo 157).

El Perú considera también que esta interpretación chilena implica que la frontera marítima tenga su inicio en el punto de contacto del paralelo que pasa por el Hito 1 con el mar, lo que no es consistente ni con el Tratado de 1929 ni con las instrucciones idénticas que establecen claramente que la frontera terrestre pasa por el Hito 1 siguiendo un arco de círculo hacia el sur. Hasta la década de 1990, por lo menos, la propia cartografía chilena reconocía con claridad que la frontera terrestre se iniciaba en el punto Concordia y no en el Hito 1 (párrafo 157).

Por su parte, Chile argumenta que los acuerdos de 1968 y 1969, en relación con la construcción de faros de enfilación, tienen relevancia en tanto implicaron la verificación conjunta de la posición exacta del Hito 1. Según Chile, la Declaración de Santiago de 1952 no identificó el paralelo que pasa por el punto en que la frontera terrestre llega al mar, lo que generó dificultades prácticas entre navegantes. Esta situa- ción fue resuelta por las Partes mediante el acuerdo de señalar dicho paralelo con dos faros alineados con el Hito 1[7] (párrafo 158).

Chile sostiene que el documento firmado el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países constituye un acuerdo según el cual el paralelo de la frontera marítima sería señalado mediante dichos faros. En tal sentido, argumenta que «los acuerdos de 1968-1969 y el proceso mismo de señalización confirman al Hito 1 como punto de referencia del paralelo de latitud que constituye la frontera marítima entre las Partes» y sostiene además que dicho paralelo fue usado por ambas Partes como frontera marítima para efectos de las capturas de naves extranjeras. La práctica peruana entre 1982 y 2001, agrega Chile, fue de tratar al paralelo que pasa por el Hito 1 como el punto más austral del territorio peruano (párrafo 158).

El Perú recuerda que, cuando le propuso a Chile negociar la colocación de los faros de enfilación en 1968, sugirió que «es conveniente que se proceda a construir por ambos países, postes o señales de apreciables proporciones y visibles a gran distancia, en el punto en que la frontera común llega al mar, cerca del hito número uno». La referencia a la cercanía al Hito 1 indica claramente, argumenta el Perú, que dicho hito y el *terminus* de la frontera terrestre en el punto Concordia eran dos puntos distintos. Más aún, el Perú precisa que la construcción del faro peruano cerca del Hito 1 obedeció a motivos de orden práctico, puesto que el propósito del acuerdo no fue delimitar una frontera marítima sino brindar una orientación general a los pescadores artesanales que

realizan sus faenas cerca de la costa, para lo cual era suficiente alinear los faros a lo largo del paralelo del Hito 1 (párrafo 159).

El Perú señala asimismo que las coordenadas del punto Concordia, medidas en Datum WGS84[8], son 18°21'08"S y 70°22'39"O tal como fueran consignadas en su Ley 28621 – Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo, de fecha 3 de noviembre de 2005. Dicha Ley identifica 266 coordenadas geográficas que determinan las líneas de base del Perú y el punto más austral, el punto 266, coincide con el punto Concordia (párrafo 160).

El Perú sostiene además que Chile ha intentado desconocer, en años recientes, que ambos países acordaron originalmente que el punto de inicio de la frontera terrestre sería el punto Concordia, haciendo referencia específicamente al hecho que Chile colocó a inicios de 2001 una caseta de vigilancia entre la orilla del mar y el Hito 1. El Perú protestó de inmediato y la caseta fue retirada. Chile argumenta, en cambio, que su decisión de retirar la caseta se debió al acuerdo entre las Fuerzas Armadas de ambos países de no efectuar tareas de patrullaje a menos de cien metros de la frontera y señala que dejó sentada su posición de reserva sobre el curso de la frontera terrestre (párrafo 161).

El Perú señala también, a este mismo respecto, que Chile intentó aprobar en 2006 - 2007 una legislación interna que hacía referencia al punto de inicio de la frontera terrestre como la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la orilla del mar, en lugar del punto Concordia. Chile considera que la razón por la que no pudo aprobar la legislación aludida en su redacción original no tuvo conexión alguna con la referencia señalada por el Perú (párrafo 161).

1.2. El razonamiento de la Corte

La Corte inicia la exposición de su razonamiento con dos observaciones de carácter formal. En primer lugar, observa que los intercambios de notas diplomáticas sobre delimitación marítima entre octubre 2000 y julio 2004 ponen en evidencia la exis- tencia de una disputa jurídica entre el Perú y Chile. Por tal motivo, señala que no tomará en cuenta los argumentos esgrimidos por las Partes en torno al incidente de la caseta de inicios de 2001, a la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú de noviembre 2005, así como a las iniciativas legislativas chilenas de 2006-2007, toda vez que tales acciones pueden ser percibidas como motivadas por la posición de las Partes en relación con dicha disputa (párrafo 162).

Y en segundo lugar, la Corte observa también que las Partes han presentado un número considerable de argumentos que conciernen un asunto que, según sostiene, manifiestamente no tiene ante sí, es decir la ubicación del punto inicial de la frontera terrestre que es identificado como «Concordia» en el artículo dos del Tratado de 1929. La tarea de la Corte es determinar la existencia de un acuerdo entre las Partes sobre el punto de inicio de su frontera marítima. La jurisdicción de la Corte para tratar el asunto de la frontera marítima no está en disputa (párrafo 163).

> «... el Gobierno del Perú aprueba en su totalidad los términos del documento suscrito en la frontera peruano-chilena el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países en relación con la instalación de marcas de enfilación para materializar el paralelo de la frontera marítima».

Pasando al fondo del asunto sobre el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile, la Corte nota que, desde el inicio de las negociaciones en abril de 1968 con miras a la construcción de los faros de enfilación, los delegados de ambas Partes entendían que estaban preparando la materialización del paralelo que pasa por el Hito 1 y que dicho paralelo constituía la frontera marítima. Y ese fue el entendi- miento que dichos delegados elevaron a sus gobiernos respectivos (párrafo 164).

Más aún, este entendimiento fue ulteriormente confirmado por los Gobiernos de ambos países, tal como se desprende de la lectura de las notas diplomáticas que los Gobiernos del Perú y Chile intercambiaron con tal fin.

En efecto, la nota peruana, de fecha 5 de agosto de 1968, señala que «el Gobierno del Perú aprueba en su totalidad los términos del documento suscrito en la frontera peruano-chilena el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países en relación con la instalación de marcas de enfilación para materializar el paralelo de la frontera marítima» y propone que una Comisión Mixta se reúna con tal fin. Más aún, la Corte nota que la aprobación peruana del documento del 26 de abril de 1968 fue completa (párrafo 165).

La nota de la embajada de Chile, cursada el 29 de agosto del mismo año, señala que, «en relación con el estudio de la instalación de marcas de enfilación visibles

desde el mar para materializar el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1, [...] se complace en aceptar en nombre del Gobierno de Chile las propuestas que los representantes técnicos de ambos países consignaron en el Acta que firmaron el 26 de abril de 1968 con miras a tomar las medidas necesarias para dar efecto a dicha señali- zación que servirá como medio de aviso a embarcaciones pesqueras que normalmente navegan en la zona de la frontera marítima» y manifiesta su conformidad para que una Comisión Mixta *ad hoc* sea constituida lo antes posible para tal efecto[9] (párrafo 166).

Una vez que hubo constatado, a partir de la lectura de las notas aludidas, que ambos Gobiernos confirmaron que compartían el entendimiento plasmado en el documento del 26 de abril de 1968 en relación con la idea de materializar el paralelo de la frontera marítima que pasa por el Hito 1, la Corte pasa a considerar el lenguaje utilizado en el «Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena encargada de verificar la posición del Hito 1 y de señalar el límite marítimo», suscrita el 22 de agosto de 1969.

En sus dos párrafos siguientes, la Corte pone en relieve las referencias inequívocas al límite marítimo que figuran de manera expresa en la citada Acta del 22 de agosto. En efecto, el primer párrafo registra que los representantes del Perú y Chile han sido nombrados por sus Gobiernos respectivos «con la finalidad de verificar la posición geográfica original del hito de concreto número uno (Hito 1) de la frontera común y de determinar los puntos de ubicación de las Marcas de Enfilación que ambos países han acordado instalar *a fin de señalar el límite marítimo y materializar el paralelo que pasa por el referido Hito 1[...]*» (párrafo 167).

Y el segundo párrafo registra que los representantes de ambos países «elevan a sus Gobiernos respectivos el presente informe sobre el estado de conservación de los hitos que han tenido la oportunidad de inspeccionar en ocasión de los trabajos que les han sido encomendados, a fin de verificar la posición del Hito número uno y para *señalar el límite marítimo*» (párrafo 168).

Y es sobre la base de estas formulaciones que la Corte observa que ambas Partes se refieren inequívocamente al hecho que entendían que la tarea que estaban llevando a cabo conjuntamente implicaba la materialización del paralelo de la frontera marí- tima existente y que entendían que dicho paralelo era aquel que pasaba por el Hito 1 (párrafo 169).

Concluido su examen de la documentación de 1968 y 1969 en relación con la instalación de los faros de enfilación para materializar el paralelo de la

frontera marítima que pasa por el Hito 1, la Corte pasa a considerar la evidencia cartográfica que las Partes han presentado en sustento de sus posiciones respectivas.

En tal sentido, la Corte examina ciertos mapas oficiales de Arica de fecha 1965 y 1966, y de Chile de fecha 1955, 1961 y 1963, así como un extracto de la Carta Náutica chilena número 101 de 1989, todos presentados por el Perú. Concluye, sin embargo, que todo este material está centrado en la ubicación del punto Concordia en la costa y no tiene por función graficar ninguna frontera marítima. A una conclusión semejante llega al examinar instancias de práctica peruana presentadas por Chile (párrafos 170 y 171).

El único mapa presentado por el Perú que parece graficar la frontera marítima a lo largo del paralelo que pasa por el Hito 1 es un extracto de la Carta Náutica chilena número 1111 de 1998. Y este mapa, señala la Corte, confirma el acuerdo entre las Partes de 1968 y 1969 (párrafo 172).

El último punto que la Corte examina antes de concluir su razonamiento es la evidencia presentada por las Partes en relación con la práctica marítima y pesquera en la zona. Dicha evidencia, empero, no contiene suficiente detalle como para serle útil en las circunstancias actuales, en que los puntos de inicio de la frontera marítima reivindicados por las Partes están separados por apenas ocho segundos de latitud, ni tiene relevancia jurídica alguna[10] (párrafo 173).

Luego de haber examinado los argumentos presentados por las Partes en relación con el punto en que la frontera terrestre llega al mar, así como aquellos referidos a los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilación, la Corte llega a la conclusión que el límite marítimo que las Partes tenían la intención de señalar mediante los acuerdos de 1968 y 1969 consistía en el paralelo que pasa por el Hito 1 y, constata que las recomendaciones contenidas en el Acta de 1969 fueron ulteriormente puestas en práctica mediante la construcción misma de los faros de enfilamiento aludidos, señalando así el paralelo que pasa por el Hito 1 (párrafo 174).

En tal sentido, la Corte señala que, en su opinión, los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilación constituyen evidencia concluyente (*compelling evidence*) de que la frontera marítima acordada entre las Partes sigue el paralelo que pasa por el Hito 1 (párrafo 174).

Y si la frontera marítima entre el Perú y Chile es el paralelo que pasa por el Hito 1, la Corte concluye que el punto de inicio de dicha frontera es la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea. Esta conclusión, "conviene reiterar",

fue aprobada por los magistrados de la Corte por 15 votos, incluyendo aquel del juez *ad hoc* Orrego Vicuña de Chile, contra uno (párrafos 176 y 198).

1.3. Comentarios

No obstante la insoslayable claridad con la que la Corte definió el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile, pocas horas después de su lectura se sostuvo en Chile —y se ha seguido reiterando en diversos medios de gobierno y de prensa chilenos— que el punto de inicio de la frontera marítima es el propio Hito 1 y *no* la intersección del paralelo que pasa por dicho hito con la línea de baja marea, tal como consta textualmente en la sentencia[11].

Al respecto, conviene hacer notar que Chile ha argumentado de manera sistemática y consistente a lo largo de todo el proceso que el Hito 1 era el «punto de referencia» para determinar el paralelo que constituía la frontera marítima[12]. También ha argumentado con igual tesón que el Hito 1 constituye el punto de inicio de la frontera terrestre en la costa[13].

Pero lo que *nunca* habría argumentado, de manera expresa y sistemática ante la Corte, es que el punto de inicio de la frontera marítima sea el Hito 1, a pesar de haber glosado en varias instancias la frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el hito número uno (N°. 1)», que figura en el preámbulo del documento suscrito el 26 de abril de 1968, y que podría ser interpretado en tal sentido. Dicho documento, tal como se ha señalado, fue aprobado por los Gobiernos del Perú y Chile mediante notas de fechas 5 y 29 de agosto de 1968, respectivamente[14].

Muy por el contrario, Chile ha argumentado en dos oportunidades, anticipándose en cierto modo a la decisión de la Corte, que el punto de inicio de la frontera marítima es la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea[15].

Por otro lado, se debe tener presente que la Corte recurrió a los acuerdos de 1968 y 1969 con la finalidad de determinar *cuál* era el punto de inicio de la frontera marítima *tácitamente* acordada por las Partes, ya que el artículo primero del Convenio de 1954 no indicaba con precisión de qué paralelo se trataba, lo que no le permitía identificar el punto de inicio en comentario.

Y esto es importante en la medida que la Corte hubiera podido concluir que el punto de inicio de la frontera marítima era el Hito 1, basándose en el hecho que las Partes entendían claramente que el objeto de los acuerdos

de 1968 y 1969 era materializar «el paralelo de la frontera marítima que se origina en el hito número uno». Es decir, la Corte hubiera podido concluir que lo que se originaba en el Hito 1 era la frontera marítima y *no* el paralelo correspondiente. Pero no lo hizo.

La Corte retuvo de su examen de los acuerdos de 1968 y 1969 únicamente la determinación de que el «paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países» era, en efecto, el paralelo que pasa por el Hito 1, y optó por *no* guiarse de la frase «el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito número uno» para fijar el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile.

"... la Corte decidió fijar el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea y aseguró así que la línea fronteriza marítima delimitada por su sentencia no tuviese su inicio en un punto seco y a cierta distancia tierra adentro".

En tal sentido, la Corte decidió fijar el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea y aseguró así que la línea fronteriza marítima delimitada por su sentencia no tuviese su inicio en un punto seco y a cierta distancia tierra adentro.

Al mismo tiempo, la Corte tomó conciencia de que el punto de inicio de la frontera marítima podría *no* coincidir con el punto en que la frontera terrestre llega al mar o, dicho de otro modo, que la frontera marítima podría no tener su inicio en el punto Concordia, lo que inevitablemente tendría por efecto que una pequeña porción del territorio peruano careciera de mar, es decir, que tendría una costa seca[16]. Pero no podía dejar de tener presente, al mismo tiempo, que su competencia para pronunciarse sobre asuntos vinculados a la delimitación terrestre había sido sistemáticamente impugnada por Chile a lo largo de todo el proceso[17].

Es por ello que la Corte opta por limitarse a señalar que no había sido instada a tomar posición sobre la ubicación del punto Concordia, donde se inicia la frontera terrestre entre las Partes, pero que observaba que podía ser posible que dicho punto no coincida con el punto de inicio de la frontera marítima, tal como lo acababa de definir. Dicha situación, precisa la Corte, sería consecuencia de los acuerdos alcanzados por las Partes (párrafo 175).

Este último punto reviste una importancia especial en tanto la Corte deja en claro que su sentencia produce efectos jurídicos *solo* en el ámbito de la delimitación marítima, y *no* en aquel de la delimitación y demarcación de la frontera terrestre entre el Perú y Chile. Lo único que la Corte ha definido mediante la presente sentencia —y en su integridad— es la frontera marítima entre ambos países, desde su punto de inicio —en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea— hasta su punto final en la milla 200.

Por consiguiente, la sentencia en comentario no podría ser interpretada, bajo ningún aspecto, como un pronunciamiento susceptible de incidir en el régimen jurídico de la frontera terrestre entre el Perú y Chile, que se sustenta única y exclusivamente en el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que tuvieron lugar entre octubre de 1929 y concluyeron con la suscripción del *Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados*, el 21 de julio de 1930.

Al parecer, esta posición en relación con el Hito 1 sería un residuo de la argumentación elaborada por Chile para sustentar ante el Perú su tesis sobre la existencia de una frontera marítima entre ambos países. Esta argumentación fue esgrimida tanto con anterioridad a la presentación de la demanda ante la Corte Internacional de Justicia como ante esta última, una vez iniciado el proceso judicial. Una pieza clave de dicha argumentación habrían sido los acuerdos de 1968 y 1969, por tratarse de los únicos documentos bilaterales firmados por el Perú que sugerían, tal como concluye la Corte, la existencia de una frontera marítima a lo largo del paralelo del Hito 1.

En efecto, al haber acordado ambos países construir los faros de enfilación con el objeto de «materializar el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1», Chile parece haber entendido que tanto el mar como el territorio al sur del referido paralelo quedaban bajo su soberanía, y de allí la insistencia chilena de sostener que dicha frontera tiene su inicio en el Hito 1 y no en el punto Concordia.

Y así lo sugirió formalmente Chile en abril de 2001, al contestar una nota de protesta peruana en relación con el incidente de la caseta de vigilancia. En dicha comunicación, Chile sostuvo que la caseta «fue situada en territorio chileno al sur del límite demarcado por ambos países, entre otros instrumentos, por actas válidamente celebradas y plenamente vigentes, de fechas 26 de abril de 1968 y 19 de agosto de 1969. Dichos acuerdos fueron seguidos por la materialización del paralelo de la frontera que se origina en el Hito número Uno, llamado Orilla del Mar»[18].

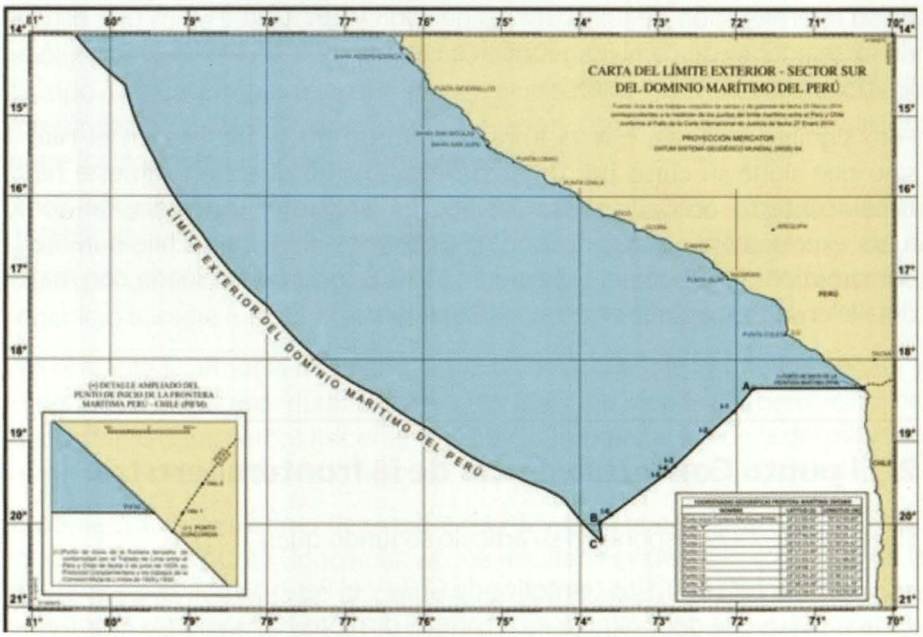
Más aún, Chile intentó hacer concordar, cinco años más tarde, una ley de demarcación interna con su tesis sobre la existencia de una frontera marítima con el Perú. A fines de 2006, en efecto, el Poder Ejecutivo presentó una enmienda al proyecto de ley de creación de la XV Región de Arica y Parinacota que señalaba que el límite por el norte de la nueva región sería la frontera con el Perú «desde el paralelo del Hito 1 en el mar chileno hasta el Hito 80 tripartito de la frontera con Bolivia». Dicha enmienda —que fue objeto de una nota de protesta de parte del Perú— fue declarada inconstitucional por el Tribunal Constitucional de Chile el 26 de enero de 2007[19].

El problema de esta tesis es que inevitablemente implicaba una modificación —*tácita* también, por cierto— de la frontera terrestre y la sustitución del punto Concordia por el Hito 1, ubicado a cierta distancia al noreste de aquel, como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre.

El Tratado de 1929, huelga señalar, no ha sido modificado hasta la fecha en ninguno de sus artículos por los Gobiernos del Perú y Chile. Tampoco lo ha sido tácitamente, ni por efecto de la sentencia en comentario, puesto que la propia Corte señaló que solo se pronunciaba sobre la delimitación marítima, ni por los acuerdos de 1968 y 1969, puesto que estos *no* tuvieron por objeto y fin incidir en la frontera terrestre sino, más bien, señalar la frontera marítima, tal como lo puso en evidencia la Corte.

Al respecto, no está de más recordar las palabras del distinguido jurista chileno Ignacio Llanos Mardones, quien señala que «ni el documento de 1968 ni el Acta de 1969 aluden a la frontera terrestre», y se pregunta acto seguido «¿significa esto que la frontera terrestre fue modificada implícitamente en su sector más occidental y que, desde ese momento, el último segmento de la frontera terrestre es el paralelo del Hito N° 1? La respuesta debería ser negativa, ya que el *terminus* de la frontera terrestre corresponde al punto terminal del arco, 'Concordia'»[20].

Por consiguiente, el entramado de elementos fronterizos terrestres y marítimos que caracterizó la posición que sostuvo Chile ante la Corte ha quedado definitivamente disuelto y superado por la decisión del máximo órgano judicial internacional de fijar expresamente el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea, y *no* en el Hito 1, quedando así eliminada toda posibilidad de contacto entre las dos líneas fronterizas, que están separadas precisamente por la distancia entre el Hito 1 y la intersección señalada.



Carta naútica del Límite Exterior -Secror Sur ó Dominio Marítimo del Perú.

Fuente: La República.

Nota: Este pequeño mapa, elaborado y publicado el 29 de enero de 2014 por *La República*, ilustra correctamente tanto el curso de la frontera marítima como la ubicación de su punto de inicio, de conformidad con la delimitación efectuada por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de fecha 27 de enero de 2014.

En la ampliación redonda a la derecha, se distingue con toda claridad y precisión tanto la ubicación del punto Concordia, punto de inicio en la costa de la frontera terrestre en la intersección del arco limítrofe con la orilla del mar, como el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea. Queda así en evidencia que el punto de inicio de la frontera marítima no es el Hito 1 y que ambas fronteras —la marítima y la terrestre— no tienen ningún punto de contacto.

En efecto, mientras que la frontera marítima entre el Perú y Chile está regida única y *exclusivamente* por la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de fecha 27 de enero de 2014 y tiene su punto de inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea, la frontera terrestre entre ambos países, en cambio, está regida única y *exclusivamente* por el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que fueron realizados entre octubre de 1929 y julio de 1930, y tiene su punto de inicio en el punto Concordia.

Y esto significa que el segmento del paralelo que pasa por el Hito 1, entre dicho hito y el mar, que Chile ha venido considerando como línea fronteriza a partir

de su interpretación de los acuerdos de 1968 y 1969, no es más que eso, un mero segmento de paralelo geográfico carente de todo efecto jurídico, léase limítrofe, entre el Perú y Chile.

Pero significa también que la frontera terrestre no se detiene en el Hito 1 sino que sigue su curso por un arco de círculo en dirección suroeste hasta hacer contacto con el océano Pacífico en el punto Concordia, tal como fuera expresamente acordado por los Gobiernos del Perú y Chile durante la demarcación de la frontera terrestre en 1930. Esto será examinado con mayor detalle en la sección que sigue a continuación.

2. El punto Concordia: Inicio de la frontera terrstre

El Tratado de 1929 dispone en su artículo segundo que:

> ... La frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partirá de un punto de la costa que se denominará «Concordia», distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante 10 kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar, en la demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitan dejar en territorio chileno las azufreras del Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú.

Dispuso también el Tratado, en su artículo tercero, que la línea fronteriza habría de ser «fijada y señalada en el territorio con hitos, por una comisión mixta compuesta por un miembro designado por cada uno de los Gobiernos signatarios», y agregaba que «si se produjera algún desacuerdo en la comisión, será resuelto con el voto dirimente de un tercer miembro designado por el presidente de los Estados Unidos de América, cuyo fallo será inapelable».

Una vez que entró en vigor el Tratado, mediante el intercambio de instrumentos de ratificación el día 28 de julio de 1929, ambos Gobiernos procedieron a designar a su delegado para conformar la citada Comisión Mixta. El Perú designó al ingeniero Federico Basadre Grohmann, hermano mayor del historiador Jorge Basadre, y Chile al ingeniero Enrique Brieba.

Los trabajos demarcatorios fueron ejecutados en dos etapas: la primera, desde inicios de octubre de 1929 hasta fines de febrero de 1930; y la segunda, desde

el 22 de mayo de 1930 hasta el 21 de julio de dicho año. La suspensión de los trabajos se debió tanto a la inclemencia del clima como a la necesidad de dar tiempo a las Cancillerías para que lleguen a un acuerdo sobre las diferencias de interpretación de la delimitación que surgieron, como se verá a continuación, entre los dos delegados de la Comisión Mixta.

Al término de la demarcación, ambos delegados elevaron a sus Gobiernos una memoria dando cuenta detallada de los trabajos realizados y de la correspondencia intercambiada durante dicho proceso. La Memoria del ingeniero Basadre fue publicada en 193321 y la del ingeniero Brieba en 1931[22].

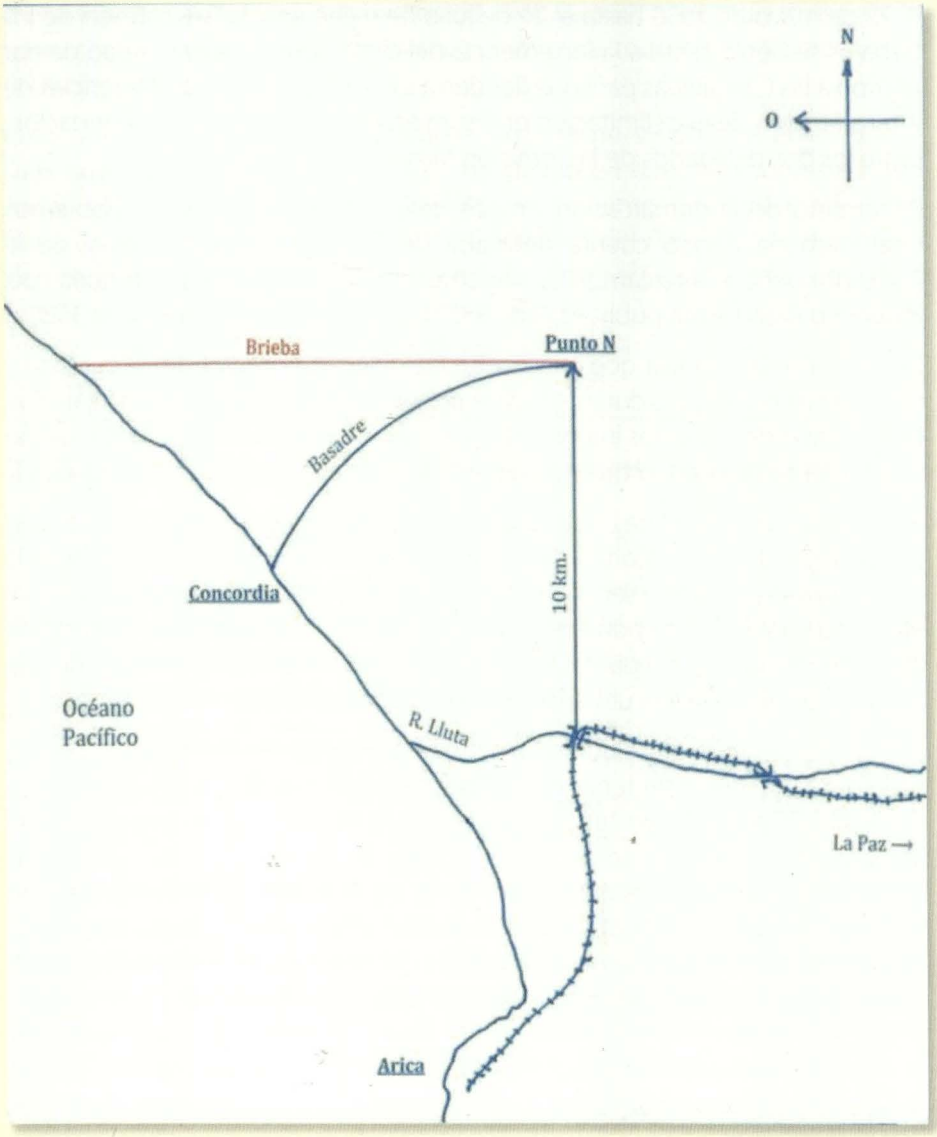
No obstante la armonía que reinó entre los delegados de la Comisión Mixta y sus equipos respectivos durante toda la ejecución de los trabajos demarcatorios, hubo cuatro desacuerdos importantes sobre la interpretación de la delimitación que figura en el tratado y que no pudieron ser resueltos por ambos delegados[23].

El primero en surgir, a fines de octubre de 1929, tuvo que ver precisamente con la ubicación del punto Concordia, ya que resultaba evidente que el inicio de la nueva frontera no podía ser un punto a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta, tal como dispone textualmente el artículo segundo del Tratado de 1929, puesto que dicho punto, como se verá más adelante, no estaba ubicado en la costa misma sino a unos 10 kilómetros tierra adentro.

Los cuatro desacuerdos aludidos, sin embargo, pudieron ser resueltos por los propios Gobiernos y sin tener que apelar al presidente de los Estados Unidos de América, es decir, sin tener que recurrir al procedimiento previsto en el artículo tercero del Tratado de 1929. Y a fines de abril de 1930, las Cancillerías enviaron a sus delegados ante la Comisión Mixta instrucciones idénticas con la interpretación sobre la delimitación que acordaron en los cuatro casos. Los trabajos demarcatorios fueron retomados el 22 de mayo de 1930 y concluyeron el 21 de julio del mismo año, fecha en que se firmó el Acta Final.

2.1. El desacuerdo sobre la ubicación del punto Concordia en 1929

El artículo segundo del Tratado de 1929 estipula que, como se ha adelantado ya, la línea de frontera entre el Perú y Chile «partirá de un punto de la costa que se denominará Concordia distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta». Y siguiendo dicha indicación, la flamante Comisión Mixta dio inicio a sus trabajos fijando en el terreno un punto —el punto N— precisamente a 10 kilómetros al norte del citado puente[24].



Desacuerdo sobre la ubicación del Punto Concordia.

Nota: El punto N, que fue fijado a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta de la vía férrea Arica– La Paz, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929, no podía ser el punto inicial de la frontera por no estar situado en la costa sino a unos 10 kilómetros tierra adentro. El delegado chileno proponía unir el punto N con la costa siguiendo el paralelo geográfico que pasa por dicho punto, mientras que el delegado peruano sostenía que había que trazar un arco de círculo de 10 kilómetros de radio hacia el oeste y que su intersección con la orilla del mar sería el inicio de la frontera, es decir, el punto Concordia.

Sin embargo, debido a que la costa en dicha área sigue una inclinación de noroeste a sudeste, el punto N no se ubicaba en la costa misma sino a unos 10 kilómetros tierra adentro hacia el este, motivo por el cual resultaba evidente que no podía constituir el punto inicial de la frontera, de conformidad con el artículo segundo del Tratado de 1929.

Así lo hizo notar el propio delegado chileno al señalar con acierto que «este punto no es la ubicación del hito Concordia porque conforme al tratado debe ser el punto de partida de la línea divisoria y debe estar en la costa, condiciones ambas que le faltan»[25].

Y si bien ambos delegados estaban de acuerdo en que el punto N, ubicado precisamente a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta no podía ser el punto Concordia, es decir el punto inicial de la frontera, diferían considerablemente en cómo debía ser trazada la línea que uniría el punto N con el océano Pacífico.

Según el delegado chileno:

> ... La distancia de 10 kilómetros del ferrocarril es aplicable solamente a partir de Lluta hacia el interior, puesto que antes de ese puente el ferrocarril va más o menos de sur a norte. Entre el puente y el mar es lógico conservar esta distancia, relacionada, ya no al ferrocarril, que no existe, a un punto lejano que puede estar a la altura de Arica. En esta forma quedan concordadas la línea curva del plano, con la distancia que el Tratado ha dado a la frontera de un punto poblado importante[26].

Para Basadre, en cambio, la voluntad de las Partes al suscribir el Tratado de 1929 era claramente que el punto inicial de la frontera estuviese ubicado a 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta. En tal sentido, sostuvo «que la línea de frontera en la pampa de Escritos desde el mar debe trazarse, según el Tratado, de modo que resulte cualquier punto de ella a 10 kilómetros de distancia de la vía férrea del F.C. de Arica a La Paz». Y sugirió que, para tal fin, «se midan los 10 kilómetros desde el primer puente sobre el río Lluta de dicho ferrocarril, en dirección general hacia el norte, tal como lo especifica el Tratado, y que para obtener la divisoria en la costa desde el mar y en la pampa de Escritos, se trazara un arco de círculo de 10 kilómetros de radio, cuyo centro fuera el indicado puente»[27].

«No es posible aceptar, le precisó Basadre al delegado chileno:

> ... que la línea divisoria en la costa tenga puntos distantes más de 10 kilómetros desde el puente o de la vía férrea aludidas en el Tratado, como

> ocurriría al adoptarse su idea de trazar la divisoria en la pampa de Escritos, sea tomando como centro de un arco un punto imaginario en el puerto de Arica, que absolutamente no menciona el Tratado, o siguiendo una línea de este a oeste desde un punto en la pampa a 10 kilómetros del puente del Lluta, y medido en dirección rigurosa al norte según un meridiano geográfico, lo cual tampoco establece el Tratado[28].

Y esta línea de este a oeste no es otra, por cierto, que el paralelo geográfico que pasa por el punto N.

Basadre agregó que, en el plano citado por el delegado chileno «claramente se indica que la línea de frontera desde el mar y sobre la pampa de Escritos, tendría la forma de un arco de círculo de 10 kilómetros de radio y con centro en el puente del Lluta»[29]. En dicho plano, que había sido aceptado por ambos delegados como «documento valioso para explicar el Tratado en las partes en que el texto no fuera suficientemente preciso»[30], la línea fronteriza que le había sido propuesta a Leguía —y que este aceptó— llegaba al mar claramente en forma de arco de círculo.

Durante la negociación del Tratado de 1929 —conviene hacer notar— Leguía objetó tanto el término «Escritos» como la idea que el punto inicial de la frontera estuviese determinada por dicho accidente geográfico, lo que hubiera significado un punto inicial ubicado a una distancia mayor de 10 kilómetros hacia el norte. Para Leguía, el punto inicial de la nueva frontera, además de estar en la costa, debía estar a no más de 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta y ser denominado Concordia.

En conclusión, Basadre puntualizó que:

> ... el trazado de la línea de frontera desde la orilla del mar y sobre la pampa de Escritos, debe efectuarse mediante una línea curva que tenga todos sus puntos a 10 kilómetros de distancia del primer puente sobre el Lluta del F.C. de Arica a La Paz, resultando por tanto así un arco de círculo de 10 kilómetros de radio con centro en aquel puente, no siendo en consecuencia admisible que se trace la divisoria en cualquier otra forma que dé por resultado puntos o hitos en ella a mayor distancia de 10 kilómetros desde el punto más cercano de la vía férrea de Arica a La Paz.[31]

Así las cosas, ambos delegados se reunieron el 3 de diciembre de 1929 y acordaron «declarar suspendidas las operaciones de demarcación de la línea de frontera en los sectores donde se han presentado desacuerdos para la interpretación del tratado, los que constan en las comunicaciones cambiadas con fecha 26 de octubre» y «someter a sus respectivos Gobiernos los antecedentes de esos desacuerdos para que resuelvan lo que estimen conveniente»[32].



Mapa de Tacna empleado por Basadre. Fuente: Briebe, Ob. cit., Tomo III, Lámina XXIX

Nota: Copia del mapa utilizado por el delegado peruano como apoyo para defender su tesis del arco de círculo frente a la tesis del paralelo que proponía el delegado chileno en la Comisión de Límites. La línea punteada ilustra claramente que la frontera debe llegar al mar en forma de arco de círculo a fin de satisfacer el criterio acordado entre el Perú y Chile en 1929, y según el cual la frontera no debe estar a más de 10 kilómetros de la vía férrea Arica – La Paz..

2.2. El acuerdo de los Gobiernos sobre el punto Concordia en 1930

Las Cancillerías examinaron detenidamente los antecedentes enviados por cada delegado y llegaron a un acuerdo sobre la manera de resolver las cuatro diferencias de interpretación de la delimitación elevadas, incluyendo por cierto aquella sobre el punto inicial de la línea fronteriza. Este acuerdo entre los gobiernos fue materializado en las instrucciones idénticas que cada Cancillería transmitió a su delegado ante la Comisión Mixta. La comunicación peruana tuvo como fecha el 24 de abril de 1930, mientras que la chilena el 28 del mismo mes[33].

En vista de la importancia de dichas instrucciones idénticas para entender cómo fue resuelta la diferencia de opinión entre los dos delegados sobre la ubicación del punto inicial de la nueva frontera entre el Perú y Chile, se consigna a continuación el texto íntegro de la instrucción correspondiente a dicho desacuerdo:

> HITO CONCORDIA.- Punto inicial, en la costa, de la línea fronteriza. Para fijar este punto:
>
> Se medirán 10 kms desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta, en dirección hacia el Norte, en la Pampa de Escritos, y se trazará, hacia el Poniente, un arco de 10 kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que, cualquier punto del arco, diste 10 kilómetros del referido puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado, con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile.
>
> Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano[34].

Lo primero que se debe tener en cuenta es que los dos criterios que el delegado peruano enunció en su argumentación fueron íntegramente aceptados por el Gobierno chileno: en primer lugar, que el punto inicial de la frontera debía estar situado a una distancia de 10 kilómetros desde el puente sobre el río Lluta; y, en segundo lugar, que todos los puntos sucesivos de la línea en dirección tierra adentro desde el mar hasta unirse con el punto N, fijado al inicio de los trabajos demarcatorios, debían estar a igual distancia del referido puente. Esto solo podía ser logrado mediante el trazado de un arco de círculo, como argumentó con acierto Basadre.

Un segundo elemento a tener presente es que la línea fronteriza hace contacto con la costa siguiendo el arco de círculo mencionado y no, como lo sugirió el delegado chileno, siguiendo un paralelo u otra línea distinta al citado arco de círculo, ya que esto hubiera significado alejarse del criterio de los 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta, establecido en el Tratado, para fijar el punto inicial de la frontera terrestre.

Un tercer elemento, que reviste una importancia singular en la actualidad, es que ambos gobiernos acordaron entonces, expresa y deliberadamente, que el hito más cercano a la costa debía estar situado a cierta distancia tierra adentro para que quede a salvo de ser «destruido por las aguas del océano,» lo que indica claramente tanto la imposibilidad de colocar un hito en la intersección misma del arco con la orilla del mar como la voluntad expresa de los dos Gobiernos de *no* colocar un hito en dicho punto.

Al mismo tiempo, conviene detenerse un instante sobre la utilización del término «hito Concordia» en lugar de «punto Concordia» en el título de dichas instrucciones, lo que podría ser inadvertidamente interpretado como si la voluntad de los dos Gobiernos hubiera sido que el punto inicial de la línea de frontera fuese un hito, tal como argumentó Chile ante la Corte Internacional de Justicia, al sostener que las instrucciones en comentario dispusieron expresamente que un hito sería el punto inicial en la costa de la línea fronteriza[35].

No obstante la utilización del término «hito Concordia» en el título de esta instrucción, la voluntad de los dos Gobiernos se desprende con toda claridad de una lectura integrada de la instrucción, que señala las indicaciones «para fijar este punto» —y no este hito— tal como figura de manera expresa inmediatamente después del título.

Es igualmente importante notar que la instrucción dispone textualmente que «este *punto* de intersección del arco trazado, con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile». No dispone que el punto inicial sea el hito más cercano, léase el Hito 1. Y dispone, también textualmente, que «se colocará un hito en cualquier *punto* del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano» (énfasis agregado).

Ambas disposiciones textuales ponen en evidencia, más allá de toda duda, que los Gobiernos habían acordado inequívocamente que el punto de inicio de la frontera habría de ser la citada intersección y *no* el hito más cercano a ella, es decir el Hito 1. Por ello, no se puede sostener que el punto inicial de la frontera

sea el Hito 1, tal como Chile ha argumentado reiteradamente ante la Corte Internacional de Justicia.[36]

El Hito 1 no es sino el primero de una sucesión de 80 hitos que la demarcan, pero *no* su punto inicial.

Premunidos de dichas instrucciones, tal como lo refiere Basadre en su Memoria:

> ... se trazó el arco de círculo de 10 kilómetros de radio, siguiendo una poligonal sobre la pampa de Escritos, desde el hito colocado a 10 kilómetros y en dirección norte, del primer puente sobre el río Lluta (punto N). Para el trazado sobre el terreno se siguió una poligonal compuesta de cuerdas de arco de círculo[37], con una longitud de 1047 metros cada una, correspondientes a ángulos en el centro de 6 grados. [...] La poligonal hasta el mar según las cuerdas, resultó con 10 cuerdas completas de 1047 metros, en cuyos vértices se colocaron hitos[38].

En otras palabras, entre el punto N —ubicado a 10 kilómetros al norte del puente sobre el Lluta y sobre el cual se erigió el Hito 13— y la costa, había espacio para colocar hasta 10 hitos, cada 1047 metros y siempre teniendo presente que se había acordado expresamente *no* colocar un hito en el extremo más occidental del arco —léase en el borde mismo del mar— debido al riesgo de «ser destruido por las aguas del océano».

Sin embargo, entre el Hito 13 y la costa no se colocó 10 hitos sino 12. Esto se debe a que la Comisión Mixta optó por intercalar dos hitos adicionales. El primero fue colocado entre los dos hitos más occidentales y se le denominó Hito 2. Desde este hito intermedio se puede visualizar con relativa facilidad no solo el Hito 1 sino también en qué dirección debe continuar la línea de frontera, siguiendo por el arco de círculo acordado, hasta hacer contacto con el mar.

El segundo hito intermedio fue intercalado entre los hitos tercero y cuarto contados desde el citado Hito 13 hacia el Oeste y se le denominó Hito 9. Este último, que ha sido denominado Hito Concordia, es un monumento sencillo de unos siete metros de altura mediante el cual los demarcadores, *por iniciativa propia y sin que hubiera mención alguna al respecto en el Tratado de 1929*, quisieron conmemorar la renovada amistad entre el Perú y Chile[39]. Este hito conmemorativo —que no debe ser confundido con el punto Concordia— está ubicado muy cerca de la línea del ferrocarril de Arica a Tacna y resulta perfectamente visible para los pasajeros que transitan por dicha vía férrea.

Al respecto, Chile ha argumentado ante la Corte que los Gobiernos habrían tenido la intención de denominar «Concordia» al Hito 1 pero que cambiaron

de opinión y, por razones de simbolismo, acordaron más bien denominar «Concordia» al Hito 9[40].

Esta tesis, sin embargo, resulta difícilmente sustentable ya que los Gobiernos eran plenamente conscientes en 1930 que el punto inicial de la frontera terrestre era la intersección del arco de círculo propuesto por Basadre con la orilla del mar —y no en el Hito 1— y que ningún hito habría de ser colocado en dicho punto debido al peligro de «ser destruido por las aguas del océano». Por otro lado, nada hubiese impedido a las Cancillerías consignar en sus instrucciones idénticas que se denominaría Concordia al primer hito de la flamante frontera, pero no lo hicieron.

Al término de los trabajos demarcatorios, los dos miembros de la Comisión de Límites suscribieron, el 21 de julio de 1930, el *Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados*, mediante la cual quedó sancionada de manera íntegra, formal y definitiva la demarcación de la frontera entre el Perú y Chile.

Tres puntos deben ser retenidos de esta Acta. En primer lugar, consigna que todos los hitos han sido colocados «en conformidad con las instrucciones recibidas por ambos delegados», en insoslayable alusión no solo a las instrucciones generales sino también a las instrucciones idénticas que plasmaron el acuerdo entre los dos Gobiernos para resolver los cuatro desacuerdos suscitados durante la ejecución de los trabajos demarcatorios y entre los que destaca aquel sobre la ubicación del punto Concordia, punto inicial en la costa de la línea fronteriza.

En segundo lugar, el Acta Final registra expresamente que «la línea de frontera demarcada parte del océano Pacífico en un punto en la orilla del mar» —y *no* de un hito— «situado a 10 kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz, y termina en la cordillera andina en el hito quinto de la antigua línea divisoria entre Chile y Bolivia» (énfasis agregado).

Y en tercer lugar, figura en el Acta Final que el «lugar de situación» del Hito 1 es la «orilla del mar», lo que podría ser inadvertidamente interpretado como si dicho hito fuese, en efecto, el punto inicial de la frontera terrestre y hubiese sido expresamente denominado «orilla del mar». Sin embargo, la frase «lugar de situación» no debe ser entendida en dicha Acta como la descripción de un punto preciso —como es el caso de la intersección de un arco de círculo con una línea— sino, más bien, como un área de dimensiones variables y carácter esencialmente referencial.

Este criterio se verifica en el caso de casi todos los demás hitos, ubicados en «lugares de situación» que son denominados con términos genéricos y

referenciales tales como «pampa», «quebrada», «serranía», «meseta», entre otros[41]. Queda también en evidencia por qué la frase «orilla del mar» tampoco podría ser entendida como el nombre asignado específicamente al Hito 1.

Un último asunto merece ser puesto de relieve. La línea fronteriza delimitada en 1929 y demarcada entre octubre de dicho año y julio de 1930 fue una línea *exclusivamente terrestre* y no hay nada en el Tratado de 1929 ni en los documentos demarcatorios que permita suponer que los Gobiernos del Perú y Chile hubieran tenido presente en aquel entonces algún criterio de delimitación marítima, por mínimo que sea.

Y esto explica por qué no se hizo ningún esfuerzo por determinar las coordenadas del punto Concordia, lo que hubiera sido indispensable si ambos Gobiernos hubieran pensado en la eventualidad de una delimitación de sus espacios marítimos respectivos. En tal caso, nada le hubiera impedido a la Comisión de Límites medir las coordenadas de la intersección del arco limítrofe con la orilla del mar y consignarlas en el Acta Final, a pesar del acuerdo expreso entre los Gobiernos de *no* colocar un hito en el punto Concordia debido al oleaje.

Pero el hecho de no tener coordenadas geográficas no implica, bajo ningún punto de vista, la inexistencia del punto Concordia. Los dos Gobiernos —conviene *no* olvidar— acordaron definir el punto Concordia como «punto de intersección del arco trazado, con la orilla del mar», tal como lo hicieron constar expresamente en sus instrucciones idénticas a la Comisión de Límites en abril de 1930 y ha sido expuesto en el presente trabajo.

Consideraciones finales

La Corte Internacional de Justicia, fijó expresa y textualmente el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 y la línea de baja marea, y *no* en el Hito 1 de la frontera terrestre entre ambos países, contrariamente a lo que se ha sostenido —y se sigue sosteniendo— en Chile.

Esta decisión es fundamental no solo para la frontera marítima, cuyo curso ha que- dado delimitado en su integridad —desde la intersección señalada hasta la milla 200— a partir de la fecha de la sentencia, sino también —aunque de

manera indirecta— para la frontera terrestre, cuyo curso continúa por un arco de círculo en dirección Suroeste desde el Hito 1 hasta llegar al mar en el punto Concordia, pero *sin* hacer contacto alguno con la frontera marítima.

Y esto es importante porque incide en la tesis que Chile sostuvo con anterioridad a la sentencia en comentario y según la cual la frontera terrestre terminaba en el Hito 1 —y no en el punto Concordia— y que lo que seguía a partir de dicho punto hacia el Oeste por el paralelo del Hito 1 era la frontera marítima, de conformidad con su interpretación de los acuerdos de 1968 y 1969.

En efecto, al determinar la Corte que la frontera marítima tiene su inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea y *no* en el Hito 1, Chile se ve en la imposibilidad de seguir sosteniendo que el segmento de paralelo de igual latitud que el Hito 1, entre dicho hito y su intersección con la línea de baja marea, constituye un «tramo» de la frontera marítima entre ambos países, a pesar de tratarse de un segmento de paralelo que no pasa por el mar sino por tierra firme.

En la actualidad, los acuerdos de 1968 y 1969 deben ser interpretados, necesariamente, de conformidad con la sentencia en comentario, de manera que la frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1», que figura en el documento suscrito el 26 de abril de 1968 y que fuera aprobado por ambos Gobiernos mediante notas de fechas 5 y 29 de agosto de 1968, ya no podría ser entendida como sustento jurídico para pretender que la frontera marítima se inicia en el Hito 1.

En buena cuenta, se debe tener presente que la frontera marítima entre el Perú y Chile está regida única y *exclusivamente* por la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de fecha 27 de enero de 2014, que fijó su punto de inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea. La frontera terrestre entre ambos países, en cambio, está regida única y *exclusivamente* por el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que fueron realizados entre octubre de 1929 y julio de 1930, y tiene su punto de inicio en el punto Concordia.

Pero Chile se ve igualmente en la imposibilidad de sostener que el segmento de paralelo en comentario constituya un tramo «adicional» de la frontera terrestre por efecto de los acuerdos de 1968 y 1969, tal como lo sugirió formalmente con ocasión del incidente de la caseta a inicios de 2001, puesto que dichos acuerdos *no* aluden a la frontera terrestre, como bien lo señaló el jurista chileno Llanos Mardones, y que el Tratado de 1929 no ha sufrido modificación alguna hasta la fecha.

Y si la frontera terrestre no termina en el Hito 1, puesto que el segmento de paralelo que pasa por dicho hito y la orilla del mar no es sino una simple línea imaginaria carente de todo efecto jurídico, léase limítrofe, para ambos países, a Chile no le queda sino reconocer que la línea fronteriza terrestre sigue su curso en dirección suroeste desde el Hito 1 hasta llegar al mar en el punto Concordia, de conformidad con el Tratado de 1929 y la demarcación acordada en 1930.

La prevalencia del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre entre el Perú y Chile, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y la demarcación acordada en 1930, implica la disolución del problema del denominado «triángulo terrestre», cuya existencia tiene sus orígenes en la tesis chilena sobre el inicio de la frontera marítima con anterioridad a la sentencia de la Corte Internacional de Justicia, pero que ha sido superada a raíz de esta última, por los motivos que se acaba de exponer.

Al mismo tiempo, no se puede dejar de mencionar que, si bien Chile ha negado sistemáticamente la existencia del punto Concordia, resulta evidente que sin dicho punto no se puede hablar de un «triángulo» terrestre, ya que un triángulo es, por definición, una forma geométrica generada por tres puntos. La sola referencia a un «triángulo terrestre» por Chile implica, después de todo, un insoslayable reconocimiento de la existencia del punto Concordia.

En buena cuenta, los tres puntos persisten siempre —el Hito 1, el punto Concordia y el punto de inicio de la frontera marítima, ubicado en la intersección del paralelo del Hito 1 con la línea de baja marea— pero no llegan a formar un «triángulo» en sí puesto que el lado superior —entre el Hito 1 y el punto de inicio de la frontera marítima— es una línea que carece de valor jurídico.

Desde otra perspectiva, resulta indispensable que, al momento de hacer concordar la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú con la presente sentencia, se haga constar que dicha modificación legislativa no prejuzga en absoluto las normas internas de demarcación terrestre, puesto que el último punto contribuyente de dicha norma legal deberá ser el punto de intersección del paralelo del hito con la línea de baja marea y no el punto Concordia, a cierta distancia hacia el sur.

Finalmente, no se puede concluir el presente trabajo sin poner de relieve la conveniencia de modernizar la línea fronteriza terrestre mediante la generación de cartografía bilateral digital, de manera que todos y cada uno de los puntos que la conforman, desde el punto Concordia hasta el Hito 80 en la intersección de la frontera con Bolivia, puedan ser identificados permanentemente mediante coordenadas geográficas de latitud y longitud en Datum WGS84.

Referencias

1. Tanto la sentencia como los textos de los alegatos presentados por ambas Partes pueden ser consultados en el portal de la Corte Internacional de Justicia: http://www.icj-cij.org.

2. Véase http://www.emol.com/videos/actualidad/indexSub.asp?id_emol=17719, consultado el 19 de febrero de 2014.

3 En relación con la demarcación de la frontera terrestre entre 1929 y 1930, las denominaciones «comisión de límites», «comisión mixta de límites» y «comisión mixta» serán utilizadas indistintamente.

4 La delimitación es el acto jurídico mediante el cual dos Gobiernos acuerdan de manera formal y abstracta por dónde ha de pasar la línea que divida los territorios que quedarán bajo sus jurisdicciones respectivas y puede estar expresada, en el tratado correspondiente, con diversos grados de detalle y precisión. La demarcación de una frontera, en cambio, es el acto mediante el cual delegados técnicos de dos Estados interpretan el trazado de la línea fronteriza que ha sido definido de manera abstracta y general en el tratado de límites respectivo y colocan conjuntamente marcas físicas en el terreno —hitos fronterizos o hitos a secas— con el propósito de hacer visible dicha línea en su integridad. Sobre ambos conceptos, véase: Jones, Stephen B. Boundary-Making, a Handbook for Statesmen. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1945; y Prescott, J.R.V. Boundaries and Frontiers. Londres: Croom Helm Ltd., 1978.

5 El *Acta Final de la Comisión de Límites*, con la descripción de los hitos colocados, es el acta suscrita por los dos miembros que integraban dicha Comisión Mixta, el 21 de julio de 1930, al término de los trabajos demarcatorios realizados de conformidad con lo dispuesto por los artículos dos y tres del Tratado de 1929.

6 El Acta suscrita en Lima el 5 de agosto de 1930 tuvo por objeto subsanar el hecho que no se pudo incluir, en el *Acta de Entrega de Tacna* firmada al retornar dicha provincia al Perú el 28 de agosto de 1929, la relación detallada de la ubicación y característica definitivas de los hitos fronterizos de conformidad con el artículo cuatro del Tratado de 1929, puesto que los trabajos demarcatorios no habían empezado aún en aquel entonces. Esta Acta consiste en una reproducción parcial del *Acta Final de la Comisión de Límites* y todos sus elementos provienen de esta última. El Acta del 5 de agosto de 1930 no tuvo por objeto aprobar ni el *Acta Final de la Comisión de Límites* ni, por cierto, la demarcación misma.

7 Los acuerdos de 1968 y 1969 son aquellos documentos suscritos por representantes del Perú y Chile con miras a la construcción de faros de enfilación sobre el paralelo que pasa por el Hito 1. El primero fue suscrito el 26 de abril de 1968 y el segundo el 22 de agosto de 1969. Sus textos pueden ser consultados tanto en el portal electrónico del Congreso de la República del Perú como en aquel del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

8 WGS84 corresponde a World Geodetic System 1984 y es la denominación en inglés del sistema de coordenadas geográficas que sirve actualmente de base del Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).

9 La frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1» que Chile consigna en su nota de respuesta figura también en el preámbulo del documento de fecha 26 de abril de 1968.

10 La coordenada de latitud del Hito 1 en Datum WGS84 es 18°21'00"S mientras que aquella correspondiente al punto Concordia en el mismo Datum es 18°21'08"S, lo que explica la diferencia de ocho segundos.

11 Ver párrafos 176, 177, 196 y 198 de la sentencia.

12 *Contramemoria de Chile*: "Capítulo I", sección 5, acápite B; y "Capítulo III", sección 2, acápite D. *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5. Presentaciones de Jan Paulsson en nombre de Chile ante la Corte el día 7 de diciembre de 2012, pp. 20-34; y el día 14 de diciembre de 2012, pp. 53-57.

13 *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, acápites C y F.

14 Párrafos 165 y 166 de la sentencia.

15 *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, párrafos 2.177 y 2.191.

16 Sobre el concepto de costa seca en la jurisprudencia internacional, véase: Novak, Fabián y Luis García-Corrochano. «El derecho en la tierra, o la importancia del inicio de la frontera terrestre para definir fronteras marítimas. El caso entre el Perú y Chile». *Derecho PUCP*, 61 (2008), pp. 193-206. .

17 *Contramemoria de Chile*: "Capítulo I", sección 5, acápite B. *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, acápite F. Presentaciones de Jan Paulsson en nombre de Chile ante la Corte el día 7 de diciembre de 2012, p. 39; y el día 14 de diciembre de 2012, pp. 48-54.

18 Rodríguez Cuadros, Manuel. *Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile*. Lima: Peisa Editores, 2007, pp. 207-208. La fecha correcta de la segunda acta es el 22 de agosto y no el 19.

19 Véase Wieland Conroy, Hubert. «La inconstitucionalidad de la ley que crea la Región de Arica y Parinacota en Chile». En *Gaceta Constitucional*. Tomo 68. Lima: Gaceta Jurídica, 2013, pp. 280-289. *Réplica del Perú*: "Capítulo I", sección III, acápite B, párrafo 1.31, p. 30.

20 Llanos Mardones, Ignacio. *El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste*. Santiago de Chile: RIL Editores, 1999, p. 154.

21 Basadre Grohmann, Federico. *Memoria sobre los trabajos efectuados para la demarcación de la frontera entre Perú y Chile*. Lima, 1933, p. 86.

22 Brieba, Enrique. *"Memoria sobre los límites entre Chile y Perú de acuerdo con el tratado del 3 de junio de 1929". Tomo I: Estudio Técnico y Documentos*. Santiago de Chile: Instituto Geográfico Militar, 1931, p. 191.

23 Véase: Calderón Urtecho, Félix. *El Tratado de 1929: la otra historia*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República, 2000, pp. 279-280; Novak, Fabián y Luis García-Corrochano. Ob. cit., p. 195; y Rodríguez Cuadros, Manuel. Ob. cit., p. 210.

24 El término «norte» fue interpretado por la Comisión de Límites como el Norte verdadero, lo que significó medir los 10 kilómetros desde el puente hacia el norte, siguiendo el meridiano o línea de longitud que pasa por dicho puente.

25 *Memorándum de Brieba a Basadre de fecha 26 de octubre de 1929*. En Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 51; Basadre, Federico. Ob. cit., p. 66.

26 *Memorándum de Brieba a Basadre de fecha 26 de octubre de 1929*. En Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 51; Basadre, Federico. Ob. cit., p. 67.

27 *Memorándum de Basadre a Brieba de fecha 26 de octubre de 1929*. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 65; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 48.

28 Ídem.

29 Ídem.

30 Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 3.

31 *Memorándum de Basadre a Brieba de fecha 26 de octubre de 1929*. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 66; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 49.

32 Acta de fecha 3 de diciembre de 1929. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 52; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 70.

33 Las instrucciones peruanas están firmadas por Pedro M. Oliveira, ministro de Relaciones Exteriores del Perú; y las chilenas por Manuel Barros Castañón, ministro de Relaciones Exteriores y Comercio de Chile.

34 Basadre, Federico. Ob. cit., p. 85; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 39.

35 *Contramemoria de Chile*: capítulo II, sección 2, párrafo 2.11, p. 45.

36 *Dúplica de Chile*: capítulo II, sección 5, acápites C y F.

37 Una cuerda de arco de círculo es una recta que une dos puntos cualesquiera de una circunferencia. El diámetro, por ejemplo, es la cuerda de mayor tamaño de un círculo.

38 Basadre, Federico. Ob. cit., p. 28. El arco de círculo fue trazado desde el punto N —actual emplazamiento del hito 13— en dirección Oeste, hacia el mar.

39 Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 3.

40 *Contramemoria de Chile*: "capítulo II", sección 2, párrafos 2.11 y 2.15, pp. 45-48. La Corte recoge al final del párrafo 155 de su sentencia que ambos países coinciden en que se le dio al Hito 9 el nombre Concordia por «razones simbólicas.»

41 El «lugar de situación» del Hito 80, el último hito en el extremo oriental de la frontera, escapa a este criterio debido a que coincide con el Hito Quinto de la antigua divisoria entre Chile y Bolivia.





Precisiones sobre el punto Concordia



Vicealmirante
CARLOS GAMARRA ELÍAS



El Hito Nro. 1 no es necesariamente el inicio de la frontera terrestre Perú - Chile, según la CIJ.

A pocas horas de haberse conocido el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya respecto al contencioso sobre la delimitación marítima entre el Perú y Chile, el presidente Sebastián Piñera en su mensaje a la nación, introdujo un tema que nunca fue materia de la controversia cuando, al referirse al punto de inicio de la frontera terrestre entre ambos países, afirmó: "la sentencia de la Corte al fijar el inicio de la frontera marítima en el Hito Nro. 1 ratifica el dominio de Chile sobre el triángulo terrestre [...]".

En los meses transcurridos, si bien se ha cumplido con ejecutar de manera exitosa la demarcación cartográfica del límite marítimo fijado con el fallo, algunos personas del vecino país del sur vienen reiterando vía publicación de artículos, y/o en entrevistas radiales y televisivas, la falacia de Sebastián Piñera de intentar crear una "supuesta controversia" respecto de la ubicación del punto inicial de la frontera terrestre fijado por el Tratado de Lima y su Protocolo Complementario de 1929, así como en las Instrucciones Idénticas y las Actas de la Comisión Mixta Demarcadora de 1930, mal interpretando lo señalado por la Corte Internacional de Justicia en su fallo.

En efecto, hemos escuchado expresiones desafortunadas como "tener la más firme convicción de que el triángulo terrestre es chileno" y, otras voces que afirman que el Perú vive una ficción, pues lejos de aceptar el término de todo litigio e iniciar entre ambos países una nueva era de fructífera relación, los peruanos continuamos generando nubarrones que impiden que se pueda profundizar la relación.

Ante estas reiteradas declaraciones, nos parece importante y necesario compartir algunas precisiones sobre el tema y dar respuestas concisas a argumentos falaces que pretenden introducir problemas en la relación bilateral, desconociendo el acuerdo de las Partes cuando delimitaron su frontera terrestre mediante el Tratado de 1929 y las Instrucciones Idénticas de la Comisión Mixta Demarcadora de 1930.

> "Ambas partes convienen que la frontera terrestre entre ellas fue dirimida hace 80 años de acuerdo con el artículo dos del Tratado de Lima de 1929, que especifica que la frontera entre los territorios de Chile y Perú iniciará a partir de un punto en la costa que se denominará Concordia, 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta [...]"

Para ello, comenzaremos por señalar algunas precisiones:

1. La Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) en su sentencia del 27 de enero ha sido enfática al indicar que: "Contrariamente a lo alegado por Chile, la CIJ ha concluido que Chile y Perú no convinieron en el establecimiento de una frontera marítima lateral entre si siguiendo la línea de latitud que entra mar adentro del océano Pacifico, desde el punto que llega al mar la frontera terrestre [...]" (énfasis propio).
2. También, la CIJ indica que: "Ambas partes convienen que la frontera terrestre entre ellas fue dirimida hace 80 años de acuerdo con el artículo dos del Tratado de Lima de 1929, que especifica que la frontera entre los territorios de Chile y Perú iniciará a partir de un punto en la costa que se denominará Concordia, 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta [...]" (énfasis propio).

3. Es más, la CIJ enfatiza su fallo y menciona "que sería posible que el punto inicial de la frontera terrestre no coincidiera con el punto de inicio de la frontera marítima, en razón a acuerdos celebrados anteriormente [...]" (énfasis propio).

Lo anteriormente expresado es contundente, en ninguna parte la sentencia dice lo que erróneamente parece habrían escuchado, leído o interpretado algunas personalidades chilenas que vienen reiterando la falacia que "el punto de inicio de la frontera terrestre se encuentra en el Hito Nro. 1, como lo ha señalado la CIJ".
Muy por el contrario, la Corte ha sido enfática en precisar que el punto de inicio de la frontera terrestre denominado como Concordia de acuerdo con el Tratado de Lima de 1929, no se corresponde con el Hito Nro. 1. (énfasis propio).
En segundo lugar, los peruanos debemos tomar conciencia y reiterar en todos los foros, que el tema de la frontera terrestre no fue nunca materia del contencioso con Chile y que nuestra posición estuvo muy bien sustentada en los documentos presentado ante la CIJ ; sin embargo, frente a las imputaciones de una supuesta y permanente actitud del Perú de incumplimiento de los tratados firmados y de crear la falacia peruana del mal llamado "punto Concordia", es necesario aclarar algunos puntos:

Primero, señalar cual fue la actitud de Chile inmediatamente después de terminada la guerra del Pacífico:

1. El Perú y Chile no fueron Estados vecinos, pues desde 1825 se encontraba entre ambos la República de Bolivia: fue recién cuatro años después del inicio del conflicto, que con el Tratado de Paz y Amistad que el Perú firmó y ratificó con el Tratado de Ancón de 1883 —suscrito mientras que las tropas chilenas seguían ocupando nuestro territorio— que pasamos a ser vecinos, pues se tuvo que ceder en perpetuidad a Chile la provincia de Tarapacá y se aceptó la ocupación de las provincias de Tacna y Arica durante 10 años. Sin embargo Chile, contraviniendo flagrantemente el Tratado de Lima, no solo ocupó las provincias de Tarapacá, Arica y Tacna, sino también la provincia de Tarata.

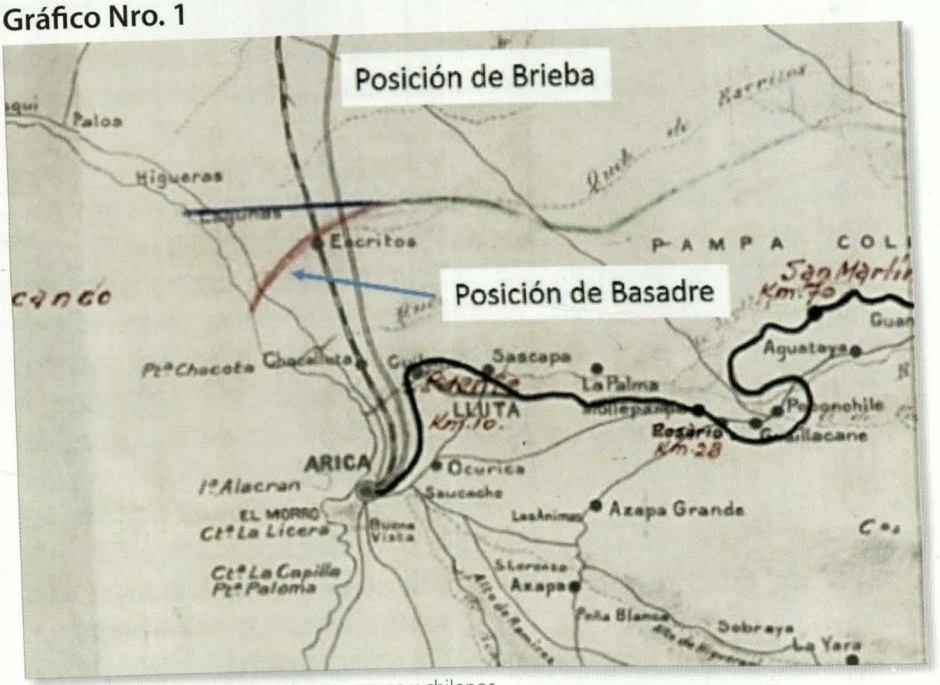
2. Igualmente Chile nunca aceptó realizar el plebiscito de 1893 como estaba obligado en virtud del artículo tres del Tratado de Lima, fue retrasando su ejecución con la finalidad de crear un sentimiento pro-chileno en Tacna y Arica en el proceso conocido históricamente como la "chilenización". Ante esa situación nuestro país rompió las relaciones diplomáticas dos veces, en 1901 y en 1910.
3. Para 1919, el Gobierno peruano había llegado a la conclusión que cualquier solución a la controversia implicaría un proceso de arbitraje del presidente de los Estados Unidos de América; este planteamiento fue aceptado por Chile recién en 1922 con la firma de un protocolo de arbitraje y un acta complementaria bajo el cual el presidente de los Estados Unidos de América fungiría como árbitro.
4. Entre 1925 y 1929, se sucedieron varios hechos: Chile, que se jacta ahora de ser un Estado escrupulosamente respetuoso de los tratados internacionales, se vio conminado por los Estados Unidos de América a devolver la provincia de Tarata que venía ocupando irregularmente por más de 40 años. También, pese haberse creado una comisión plebiscitaria para la ejecución de la consulta fijado en el Tratado de Ancón, y que debió realizarse en 1893. Por motivo de las continuas acciones chilenas sobre las poblaciones de Arica y Tacna, los árbitros informaron a su Gobierno que no se daban las debidas condiciones para realizar el plebiscito . En ese contexto, para resolver las cuestiones pendientes y después de más de 45 años de finalizado el conflicto, el 3 de junio de 1929, se firmó el Tratado de Lima y su Protocolo

Para 1919, el Gobierno peruano había llegado a la conclusión que cualquier solución a la controversia implicaría un proceso de arbitraje del presidente de los Estados Unidos de América; este planteamiento fue aceptado por Chile recién en 1922 con la firma de un protocolo de arbitraje y un acta complementaria bajo el cual el presidente de los Estados Unidos de América fungiría como árbitro.

Complementario por el cual, la provincia de Tacna se reincorporaba al Perú, mientras que Arica, poseedora del único puerto natural en la zona, era cedida en perpetuidad a Chile.

Que es lo que dice el Tratado de Lima y su Protocolo Complementario de 1929, respecto del trazo del límite entre ambos países:
En el artículo dos, se señala que "... el territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile. La línea divisoria entre dichas dos partes y, en consecuencia, la frontera entre los territorios del Perú y de Chile, partirá de un punto de la costa que se denominará 'Concordia', distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante 10 kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar, en la demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitan dejar en territorio chileno las azufreras de Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en el Perú y la otra en Chile" (énfasis propio).
El articulo tres precisa: "... la frontera será demarcada por una Comisión Mixta conformada por un miembro de cada Estado, y que si se produjera un desacuerdo en la Comisión, será resuelto por el voto dirimente de un tercer miembro designado por el presidente de los Estados Unidos de América cuyo fallo será inapelable" (énfasis propio).
Veamos entonces si de produjo en el seno de la Comisión Mixta algún desacuerdo y, de ser así, cómo se resolvió dicho desacuerdo. Hacia finales de año 1929 surgió una controversia entre las delegaciones sobre cómo debía delimitarse y demarcarse la parte inicial de la frontera y sobre cómo identificar el punto Concordia.
De una parte el ingeniero Federico Basadre, representante del Perú, mantenía la posición que la última porción de la frontera terrestre —empezando desde la orilla del mar— tenía que ser trazada a lo largo de un arco de modo tal que cualquier punto del arco de frontera estuviera a una distancia de 10 kilómetros del puente de la vía férrea sobre el río Lluta. De otro lado el ingeniero Enrique Brieba, representante de Chile, consideraba que se debía trazar la frontera a lo largo del paralelo,

Gráfico Nro. 1



Posiciones de los representantes peruanos y chilenos

empezando 10 kilómetros norte verdaderos del puente y continuar hacia el oeste hacia el mar.

El desacuerdo entre las delegaciones fue ilustrado en un mapa, cuya copia se adjunta como gráfico Nro. 1, con la posición de Basadre a favor del arco de 10 kilómetros de radio en línea curva de color rojo y la propuesta de Brieba, de una línea paralela a partir de 10 Km al norte, en color azul. Este desacuerdo fue sometido a los respectivos Gobiernos el 3 de diciembre de 1929 y resuelto por los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y de Chile, quienes acordaron la manera en la que debía ser calculado el primer segmento de la frontera terrestre, para lo cual expidieron instrucciones idénticas a sus delegados en abril de 1930. En dichas instrucciones se respaldó la posición del delegado peruano y se rechazó la noción del paralelo esgrimida por Brieba; esa posición ha sido reciente y erróneamente vuelta a ser planteada por algunos ciudadanos del país vecino del Sur ignorando la historia.

Las Instrucciones Idénticas de abril de 1930, a la letra dicen:

> Hito Concordia.- Punto inicial, en la costa, de la línea fronteriza.- Para fijar este punto: se medirán 10 kilómetros desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta, en dirección hacia el norte, en la Pampa de Escritos, y se trazará, hacia el poniente, un arco de 10 kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que, cualquier punto del arco, diste 10 kilómetros del referido puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile (énfasis propio).

Añade las Instrucciones:

> Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano". Más claro imposible, las Instrucciones precisan en cualquier punto del arco, y no en el último punto del arco de la línea de frontera como pretende interpretar ahora Chile (énfasis propio).

Vemos que ambas Cancillerías, sin la necesidad de acudir al arbitraje, se pusieron de acuerdo en que el punto inicial de la frontera terrestre es el punto Concordia, concepto abstracto del *términus* de la frontera terrestre y coincidieron en que en el proceso de la demarcación —es decir la colocación en el terreno de referencias físicas por donde pasa la frontera— se colocaría un hito; el mismo que no necesariamente debía estar "en la costa" sino en cualquier un punto del arco de manera que no fuera destruido por las aguas. En consecuencia el Hito Nro. 1 nunca fue el punto de inicio de la frontera terrestre. Ambas Partes fueron conscientes que la frontera terrestre pasa por el Hito No. 1 pero no empieza ni termina ahí. El punto de inicio se denomina "Concordia" y se ubica en el océano conforme con el Tratado de 1929. Gráfico Nro. 2

A mayor abundamiento, en el gráfico Nro. 2, observamos el croquis del ingeniero Brieba referido a los trabajos de campo de la Comisión Mixta de 1930 en el área del Hito Nro. 1 y Nro. 2; se dejó constancia que la frontera continúa por el arco de 10 kilómetros hasta interceptar con la orilla del mar. Vemos claramente que la línea pasa por sobre el Hito Nro. 1, hay registros de mediciones de ángulos y distancias de la línea continua hasta la orilla del mar,

Gráfico Nro. 2

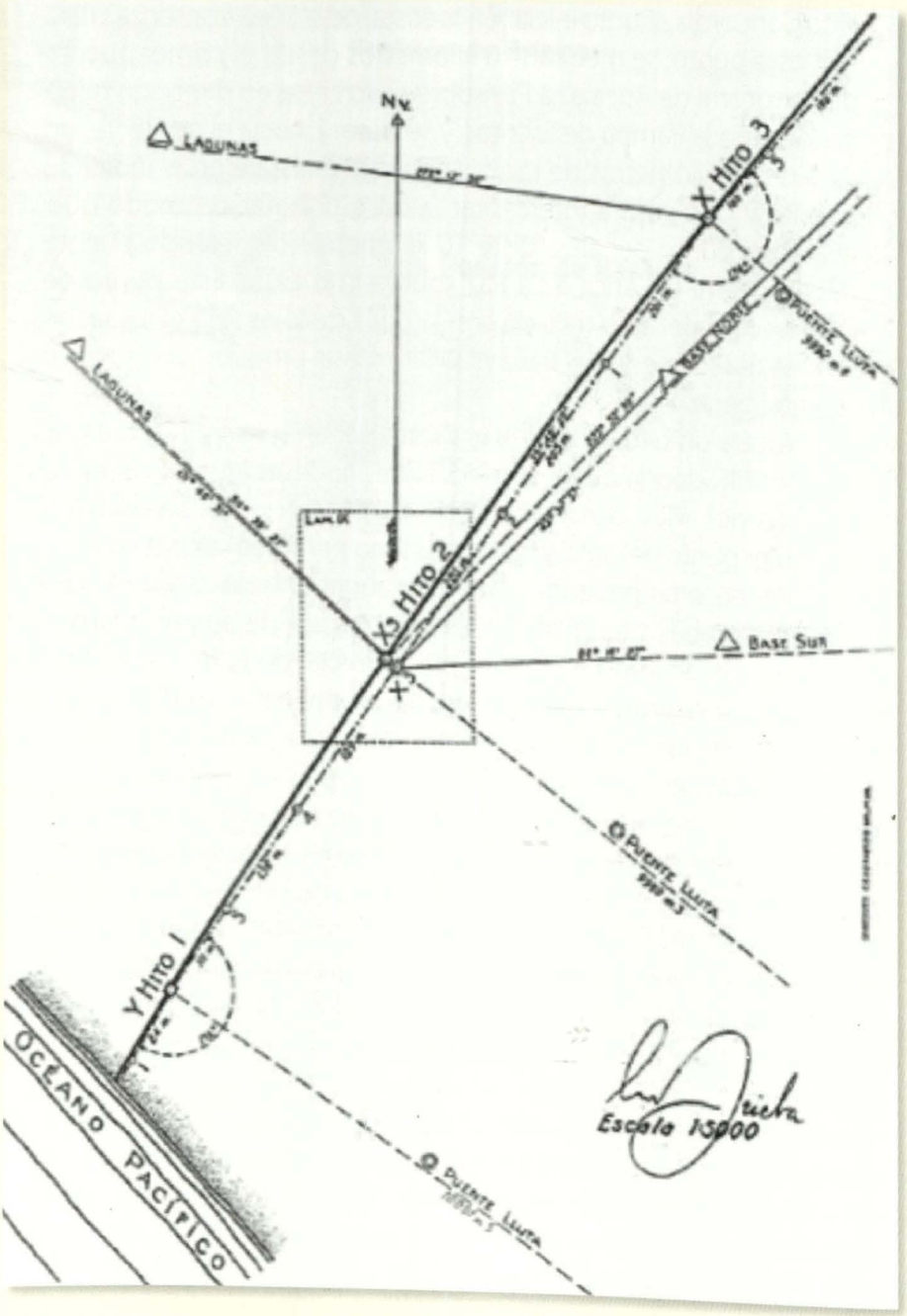


Gráfico de demarcacion de la frontera.



La frontera en la playa

aproximadamente a unos 180 metros del Hito Nro. 1. La intención de las Partes fue reconocida y expresada con este gráfico oficial. La frontera terrestre recorre todo el camino a la costa (una cuestión de delimitación) y el primer hito fue colocado a una distancia segura (una cuestión de demarcación).

A continuación veamos como actuaron las Partes en el período posterior al Tratado de Lima de 1929. En el mapa del Perú publicado por el Servicio Geográfico del Ejército en 1938 y otros similares publicados por el Instituto Geográfico Militar del Perú en 1952, 1953 y 1967, se muestran el límite terrestre entre el Perú y Chile según lo acordado en 1929 y se señala claramente a Concordia, como el punto de inicio del límite terrestre.

Por su parte Chile, en su cartografía oficial también graficó la línea de frontera con el arco de 10 kilómetros hasta intersectar la orilla del mar precisando la ubicación del punto Concordia de conformidad con el Tratado de Lima de 1929, su Protocolo Complementario y las Instrucciones Idénticas para los trabajos de la Comisión Mixta de 1929 y 1930.

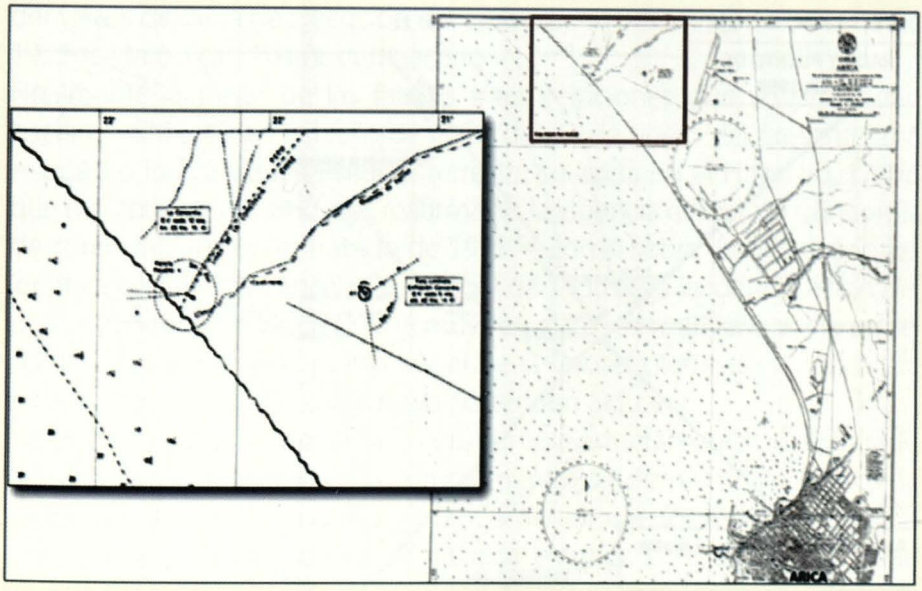
Así podemos apreciar en su carta del año 1941 las líneas punteadas que se extienden desde el Hito No. 1 hacia el suroeste, hasta el punto Concordia.



En mapa general, trazo del Hito Nro. 1



Carta, 1941. Del Hito Nro1 al suroeste, punto Concordia.

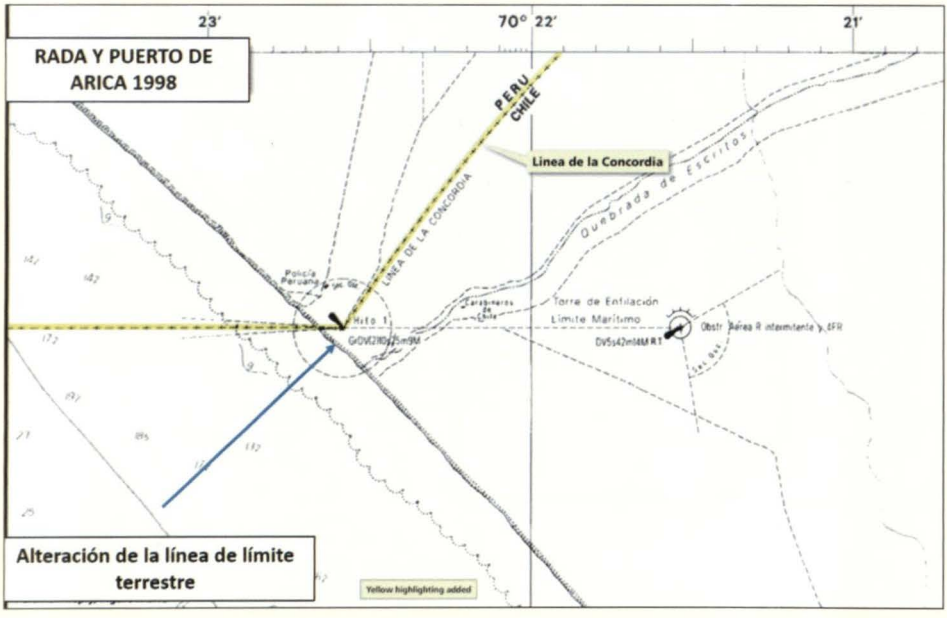


Carta náutica, rada y puerto Arica, 1989.

Esta representación oficial se repite en sus mapas publicados en 1955, 1961 y 1963 así como en la cartografía náutica chilena de la zona, inclusive hasta veinte años después de la instalación de las luces de enfilación; se puede apreciar como la línea de frontera terrestre no termina en el Hito Nro.1 sino que continúa sobre el arco de delimitación fronteriza hasta la orilla del mar.

Fue recién a partir del año 1998 que Chile pretende unilateralmente cambiar la frontera terrestre, para lo cual elimina la extensión del Hito Nro. 1 a Concordia y traza una línea del límite terrestre como si éste llegara al mar a lo largo de un paralelo de latitud que pasa a través del Hito Nro. 1. Este cambio en la cartografía de Chile obviamente contraviene el Tratado de Lima de 1929 y es inconsistente con la anterior cartografía oficial chilena, como se demostró ante la CIJ.

A diferencia de las expresiones actuales de cierto sector de Chile, que pretende generar confusión afirmando que desde 1930 era muy claro para su Estado que la frontera terrestre se inicia en el Hito Nro. 1 y que el fallo de la CIJ ha reafirmado su posición, hemos comprobado cómo sus propios mapas oficiales lo desmienten.



Y, al referirnos a la importancia de los mapas, es bueno recordarles lo que señaló la Corte de Arbitraje cuando en su controversia con Argentina se vieron sometidos a un laudo en el arbitraje del canal de Beagle :

> Igualmente, los mapas publicados luego de la celebración de un Tratado pueden dar luz sobre las intenciones de las Partes con respecto al mismo y, en general, sobre cómo se puede interpretar este Tratado. Pero el valor particular de dichos mapas recae más bien en la evidencia que ellos pueden dar respecto al punto de vista que una u otra Parte tenía en ese momento o, posteriormente, sobre el arreglo resultante del Tratado, y el grado al cual el punto de vista que ahora sostiene esa Parte como el correcto es consistente con el que parece haber contemplado con anterioridad ....".

Vemos pues un gran número de mapas y cartas relevantes para este caso que dan cuenta del argumento confirmatorio del respeto chileno por lo menos hasta 1998 del Tratado de Lima de 1929 y de la ubicación del punto Concordia en la orilla del mar. Por ello, llama la atención las acusaciones en contra del Perú de ser un país irrespetuoso de los compromisos internacionales y de los tratados. Al contrario, es Chile el país que no puede mostrar pergaminos de estricto respeto; recordemos que fue recién en el año 1999 cuando estuvo en condiciones de cumplir con los compromisos

derivados del Acta de Ejecución del artículo cinco del Tratado de Lima de 1929 ; se tardó casi 70 años en hacerlo.

Finalmente, a pesar de las falaces interpretaciones que se pretenden hacer en Chile, tanto del fallo de la CIJ del 27 de enero del presente año —que no indica que la frontera terrestre se inicia en el Hito Nro. 1 sino que muy por el contrario, nos reafirma en la vigencia del punto Concordia de conformidad con el Tratado de 1929— como sobre las Instrucciones Idénticas de ambas Cancillerías de abril de 1930 para la identificación del punto Concordia, lo que queda muy en claro es que para las Partes, el punto Concordia es el punto inicial de la frontera terrestre y nunca fue asimilado al Hito No. 1 como ahora pretenden algunos.

No existe ninguna controversia. El Perú cumple estrictamente con el Tratado de Lima de 1929, su Protocolo Complementario y demás instrumentos de 1930. En cualquier caso es oportuno comentar que los temas fronterizos por corresponder a asuntos de política exterior, conciernen que sean abordados en el marco de las comisiones bilaterales vigentes y no a través de declaraciones ante los medios de comunicación.

Referencias

1. Demanda (2008), Memoria (2009) , Réplica (2010) y Alegatos Orales (2012) ante la CIJ. Ministerio de Relaciones Exteriores. Diferento marítimo con Chile. Consulta: octubre 2014. Disponible en: www.rree.gob.pe/temas /paginas/la demanda peruana ante la CIL.
2. El general Pershing y el mayor general Lassiter hicieron un informe conjunto al Árbitro sobre las condiciones para el plebiscito, señalando que: "la verdadera causa de esta demora, además de la razón real tras esta falta de mayor progreso, no es sino la conducta de las autoridades chilenas que están en control del territorio plebiscitario, las cuales, haciendo caso omiso al Tratado de Ancón, al Protocolo de Arbitraje y al Laudo Arbitral, y en flagrante fraude de sus disposiciones, desde la fecha de entrega de los Contra Argumentos al Árbitro, el 18 de abril de 1924, y desde la fecha del Laudo, de marzo de 1925, han mantenido un verdadero reino del terror en el territorio plebiscitario [...]".
3. Reporte y decisión de la Corte de Arbitraje sobre el canal de Beagle, entre la República Argentina y la República de Chile, 18 de febrero de 1977.
4. "Para el servicio del Perú el Gobierno de Chile construirá a su costo, dentro de los mil quinientos setenta y cinco metros de la bahía de Arica un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio para la agencia aduanera peruana y una estación terminal para el ferrocarril a Tacna, establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre..."


FRONTERA MARITIMA
CHILE PERU
OCEANO
PACIFICO
LA ESCUELA NAVAL DEL
DON MIGUEL GRAU SE

Después de La Haya... una estrategia de seguridad y defensa nacional, integral y participativa



Capitán de Navío
MAURO LANDA ABAD



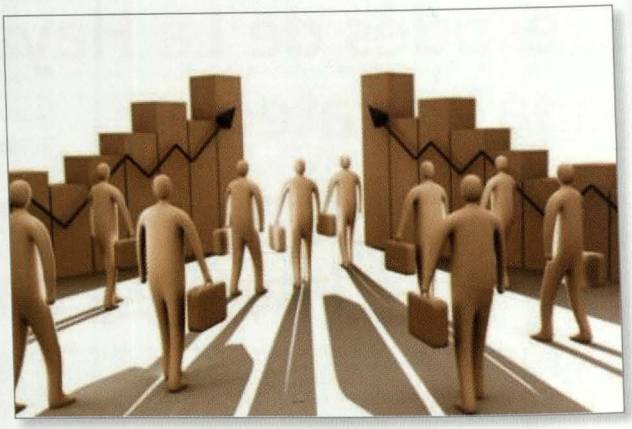
Es innegable que cada nación es producto de su historia y que el peso de la misma se siente en la evolución de la propia *realidad nacional* y de su *cultura estratégica*, con importante consecuencia sobre cómo los gobiernos van tomando decisiones trascendentales para los destinos de su población.

> La realidad nacional es la totalidad de medios, hechos, fenómenos, objetos, recursos, conocimientos, capacidades, situaciones o condiciones, relacionados entre si, dinámicos y cambiantes, cualitativos y cuantitativos, actuales y potenciales, positivos o negativos, que se aprecian en el Estado-Nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico[1].

Este dinamismo, característico de la *realidad nacional*, contiene y trasforma la *cultura estratégica* de un país con la experiencia y evolución de los acontecimientos trascendentales, definiéndose la *cultura estratégica* como:

> "La combinación de influencias y experiencias internas y externas-geográficas, históricas, culturales, económicas, políticas y militares, que dan forma e influyen en la manera en que un país entiende su relación con

el resto del mundo y cómo un Estado se comportará ante la comunidad internacional[2]. En concordancia con estos conceptos, los acontecimientos que influenciaron en la concepción de la *Estrategia de Defensa Nacional* desde la segunda mitad del siglo pasado hasta nuestros días, tuvieron predominio respecto a nuestra relación con el vecino país sureño.



Toma de decisiones trascedentales para los destinos de su país.

Uno de los acontecimientos más traumáticos para la sociedad peruana a través de su historia es evidentemente la derrota e invasión que sufriera en la guerra del Pacífico (1879-1883) por parte de Chile, cuya secuela ha influenciado en la *cultura estratégica* peruana hasta la actualidad[3], siendo este episodio bélico un aspecto modelador de la relación bilateral y que influenció en las decisiones y estrategias de la *defensa nacional*, principalmente en el siglo XX. La hipótesis de conflicto entre Perú-Chile con diferentes niveles de riesgo, según los periodos acontecidos, fue un aspecto que marcó la línea estratégica en ambos países, teniendo, sus efectos de mayor magnitud en los años previos al centenario de la guerra del Pacífico, en donde los dos Estados estaban gobernados por juntas militares, y la situación geopolítica de la Región se encontraba en alto nivel de tensión, por el riesgo de conflicto que originaban los problemas fronterizos interestatales: Perú, en sus fronteras con Chile y Ecuador, y Chile, en sus fronteras con Argentina, Bolivia y Perú. Esta situación ocasionó la configuración de algunas alianzas no oficiales, entre Estados con intereses nacionales no contrapuestos, como era evidente en aspectos geo-estratégicos.

Dentro de los acontecimientos de esos años podemos señalar la situación de tensión ocurrida en Perú y Chile en 1975 (supuesta invasión peruana por Arica)[4], año que fue depuesto el general Juan Velasco Alvarado; también en ese mismo año se realiza el denominado Acuerdo de Charaña, por el cual Chile intentaría otorgar una salida al mar a Bolivia por Arica (territorio antes peruano). Ante esta situación, el Gobierno del Perú propuso una negociación trilateral.

En 1978, el estado de tensión prebélica entre Argentina y Chile, que originó un desplazamiento estratégico de las Fuerzas Armadas en los países de la Región Sur por los problemas fronterizos de las islas del canal de Beagle, crisis que terminó pacíficamente con el arbitraje del Vaticano. En enero de 1981, se inicia el conflicto de corta duración denominado "Falso Paquisha" entre Perú y Ecuador, donde se despertó o se evidenció el latente interés amazónico de Ecuador, que tuvo su más importante episodio en la Guerra de 1941 y su consecuente definición de la frontera Perú-Ecuador con el Tratado de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942. Después se desarrolló el conflicto de las islas Malvinas en 1982, cuyos actores, Argentina e Inglaterra, protagonizaron enfrentamientos bélicos no vistos desde la Segunda Guerra Mundial, con componentes aéreos, navales, terrestres (fuerzas de desembarco y fuerzas de defensa de las islas) y también satelitales. En este conflicto, donde, entre otras cosas, se evidenció el inoperante Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), por la falta de apoyo de los Estados Unidos para la ejecución de la defensa colectiva de los países del continente; también destacó el apoyo en pleno conflicto que recibió Inglaterra por parte de Chile y el apoyo a la Argentina por parte del Perú. A postrimerías del siglo XX, en enero de 1995, se desarrolló el último conflicto del Perú con otro Estado. Como resultado final, se dio por terminada definitivamente la controversia de la frontera terrestre con Ecuador, después de las negociaciones en el Tratado de Itamaratí, en 1998. En este proceso de negociación previo al tratado de paz, el Perú fue afectado cuando dos países garantes del tratado, Chile y Argentina, vendieron armas y pertrechos bélicos a Ecuador, pese a su prohibición.

"A postrimerías del siglo XX, en enero de 1995, se desarrolló el último conflicto del Perú con otro Estado. Como resultado final, se dio por terminada definitivamente la controversia de la frontera terrestre con Ecuador, después de las negociaciones en el Tratado de Itamaratí, en 1998".

Los primeros años del siglo XXI fueron un periodo de gran cambio, principalmente por la reconfiguración del orden mundial: de un Estado *unipolar* tutelado por Estados Unidos se pasó a una dinámica de poderes que transformó el orden mundial a *multipolar*, periodo actual que aún destaca a los Estados Unidos como primera potencia económica, política y militar, pero sin la supre-

macía evidente que ostentaba antes del ataque del 11/9. En este nuevo escenario mundial, donde las principales amenazas a la seguridad de los Estados dejaron de ser los conflictos interestatales, las nuevas amenazas a la seguridad de las naciones se van configurando desde un carácter multidisciplinario y multidimensional, y con ello se conceptualiza un espectro de amenazas a la Seguridad Nacional diferente de las tradicionales amenazas de Estado contra Estado. Se inicia la lucha contra el terrorismo internacional como la gran tendencia mundial promovida por EE. UU. En la región sudamericana se intensifican como estrategias dominantes la protección del medio ambiente, así como la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico y guerrillas locales, optando por una visión más ampliada de la Seguridad Nacional, donde gran número de Estados de la región hacen participar a sus Fuerzas Armadas en la defensa interna del territorio como apoyo a la policía. El año 2007 el Gobierno peruano abre un frente en la zona de los valles de los ríos Apurímac y Ene (VRAE), que posteriormente es ampliada al valle del río Mantaro (VRAEM), donde las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional luchan contra los rezagos de Sendero Luminoso, que están en alianza con el narcotráfico. Es la continuación de las operaciones contrasubversivas de los años 80 y 90, pero bajo otra realidad, con escenarios, reglas y estrategias diferentes, con la nueva amenaza del narcoterrorismo, al estilo de las FARC de Colombia.



Lucha constante contra los rezagos de Sendero Luminoso.

En 2008, después de conversaciones diplomáticas sin solución y bajo un análisis de la situación marítima fronteriza, el Perú demanda a Chile ante la Corte Internacional de Justicia por la controversia de la línea de frontera marítima, basada en el paralelo geográfico sostenido por Chile y la línea bisectriz del área de superposición de la proyección de las áreas marítimas de ambos países, posición sostenida por Perú. Este litigio, que ha transcurrido durante seis años, estuvo cubierto por variados niveles de tensión en la relación bilateral, donde la diplomacia de ambos países jugó un papel importante y destacado en favor de la solución pacífica; sin embargo, existían fuerzas políticas y militares en ambos países que por juicio, preventivamente, plantearon posibles escenarios de escala de la crisis y uso del poder militar, así como algunos momentos de tensión diplomática atribuible a la situación que se jugaba en cada país. Se intensificó está hipótesis cuando fue descubierta una red de espionaje en el año 2009, donde el técnico FAP Víctor Ariza Mendoza, captado por los servicios de Inteligencia Militar de Chile, entregó información peruana de interés militar. También se dio el caso de dos chilenos que sobrevolaban en un helicóptero una zona restringida, cercana a la Base Aérea de La Joya, en Arequipa; y la realización de ejercicios militares al norte de Chile (Operación "Salitre", en el año 2010, y Operación "Huracán", en el año 2011), actos que motivaron la protesta del Perú. Por si fuera poco, el resultado de la encuesta realizada a la sociedad chilena en el 2011 por el Bicentenario de la Independencia, mostró que el 73% opinaba que aunque la Corte Internacional de Justicia fallara en su contra, Chile no debe ceder territorio marítimo a Perú, por ningún motivo.[5] Indudablemente, las compras de armamento de tipo ofensivo por parte de Chile, favorecido por la Ley del Canon del Cobre, que le permitió tener una de las Fuerzas Armadas más modernas y poderosas de la Región, fue uno de los factores más gravitantes en esta etapa de incertidumbre. Sin embargo, también hubo actos políticos, diplomáticos, sociales y sobre todo la relación económica bilateral, que permitieron calmar la tensión y disminuir la situación de riesgo. Dentro de este periodo de litigio en la Corte Internacional de Justicia (2008-2014), también se desarrollaron sucesos trascendentales dentro de los aspectos de seguridad en la región, como el nacimiento del Consejo de Defensa Sudamericano en el 2008; también ese año se desarrolló una situación de crisis de

"Las compras de armamento de tipo ofensivo por parte de Chile, favorecido por la Ley del Canon del Cobre, que le permitió tener una de las Fuerzas Armadas más modernas y poderosas de la Región, fue uno de los factores más gravitantes en esta etapa de incertidumbre".

Colombia contra Ecuador y Venezuela por la invasión de tropas colombianas a territorio de Ecuador persiguiendo a un grupo armado de las FARC; asimismo, se dio la crisis económica mundial declarada el 2009, el lamentable terremoto y *tsunami* que devastó parte de la costa de Chile en febrero de 2010, la demarcación de la frontera marítima Perú–Ecuador, el lanzamiento y puesta en órbita del satélite científico-militar de Chile, que le brinda una importante capacidad estratégica; y la demanda de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia contra Chile, para una solución a su salida al océano Pacífico.

En el litigio marítimo Perú-Chile, después de un ejemplar proceso digno de dos Estados democráticos, el 27 de enero de 2014 la Corte Internacional de Justicia hizo lectura del fallo, dando la razón parcial a la posición de ambos países. Se delimitó inicialmente con una línea paralela geográfica (posición parcial de Chile) hasta las 80 millas náuticas y se concluyó con una línea bisectriz del área marítima de superposición que restaba (posición parcial de Perú). Si bien queda una pequeña área (triángulo terrestre) de controversia por solucionar sobre el inicio de la frontera terrestre, el punto Concordia para el Perú y el Hito Nº1 para Chile, es evidente que a la luz de los hechos recientes, la solución va a ser resuelta por las vías normales de la diplomacia y la legalidad internacional, siendo importante una rápida solución de esta controversia para que no queden obstáculos para una solución definitiva de las fronteras.



Lectura del fallo, proceso ejemplar.

De esta breve síntesis de acontecimientos narrados anteriormente, que comprometieron la seguridad nacional de Perú y Chile, es razonable suponer que ni en los momentos más tensos en las relaciones Perú-Chile después de la guerra del Pacífico –que pueden muy bien atribuirse a dos escenarios: los acontecimientos ocurridos en los años 70, donde la supuesta invasión del Perú hacia Chile por Arica, aprovechando que el gran desequilibrio bélico a favor de Perú era factible y probable[6], y el acontecimiento reciente: el proceso del litigio por el diferendo marítimo, donde la relación de poder de las Fuerzas Armadas entre ambos países pasó a favor de Chile– se optó por utilizar la vía violenta de una conflagración bélica para resolver sus diferencias. Estos hechos hacen conjeturar que la tendencia de los conflictos interestatales como una alternativa, está muy lejos de las realidades de ambos países; característica que también se observa en el escenario regional, primando la solución pacífica de controversias como política de mantención de la seguridad regional y fortalecimiento de la paz en democracia, con el fin de promover el proceso de *desarrollo nacional* de los países.

"Este Fallo dispuesto por la Corte de La Haya y su pronta ejecución por ambos Estados es una buena señal del compromiso político que debe guiar el inicio de una relación bilateral más vinculante. La confianza económica entre Perú y Chile debe marcar la ruta a seguir para disminuir la desconfianza política y cultural, y así incrementar el nivel de confianza integral bilateral que permita enfrentar en forma colectiva y cooperativa los grandes retos de Seguridad y Desarrollo en el presente siglo".

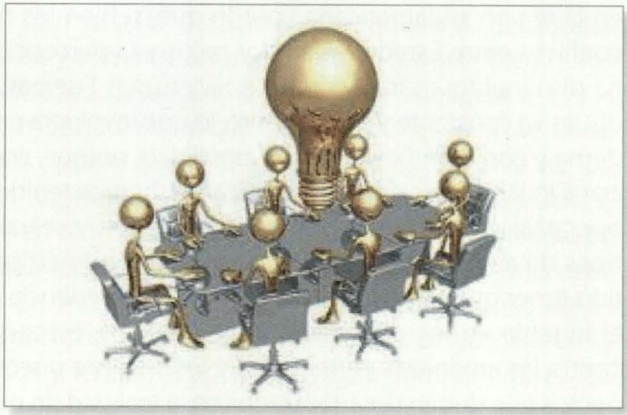
Este fallo dispuesto por la Corte de La Haya y su pronta ejecución por ambos Estados es una buena señal del compromiso político que debe guiar el inicio de una relación bilateral más vinculante. La confianza económica entre Perú y Chile debe marcar la ruta a seguir para disminuir la desconfianza política y cultural, y así incrementar el nivel de confianza integral bilateral que permita enfrentar en forma colectiva y cooperativa los grandes retos de seguridad y desarrollo en el presente siglo. Para ello es necesaria la decisión política de ambos gobiernos y plantear objetivos que permitan alcanzar en forma bilateral un buen grado de confianza en los diferentes niveles políticos, económicos, sociales y militares, fortaleciendo los lazos de integración regional, política que se está logrando gradualmente en las relaciones Perú-Ecuador.

"Es prioritario reestructurar y difundir a nivel nacional una *nueva doctrina de seguridad y defensa nacional* que proporcione una perspectiva nacional y una manera de pensar común, en su relación integral con la definición de las nuevas amenazas a la Seguridad Nacional".

En el ámbito interno nacional, es necesario crear un entorno y ambiente más favorable para el *desarrollo nacional*, momento propicio en nuestra *realidad nacional* (después de la ejecución del fallo de La Haya) para diseñar a nivel político–estratégico, una nueva *estrategia de seguridad* y *defensa nacional* que sea integral y participativa, con un enfoque sistémico de las diversas dimensiones de la seguridad (nacional, humana, hemisférica y global) y en coordinación y participación de representaciones integrantes del Sistema de Defensa Nacional (Gobierno nacional, gobierno regional, gobierno provincial y ciudadanía)[7]. Para ello es prioritario reestructurar y difundir a nivel nacional una *nueva doctrina de seguridad y defensa nacional* que proporcione una perspectiva nacional y una manera de pensar común, en su relación integral con la definición de las nuevas amenazas a la seguridad nacional, aspectos legales, lineamientos políticos, objetivos nacionales, el empleo eficiente de medios (poder nacional y potencial nacional) y el uso de la fuerza, que sirva como base y guía para diseñar una *estrategia de seguridad y defensa nacional* más participativa y consensuada, que le dé la legitimidad necesaria para su aplicación, y que esté determinada en base a una conceptualización actualizada de seguridad y defensa nacional, y un análisis prospectivo en la determinación de las amenazas a la seguridad nacional en el largo plazo y su temporalidad en los nivel de riesgo (probabilidad de ocurrencia de la amenaza versus nivel de daño por ocasionar), para poder actuar en forma proactiva, evitando la amenaza o estando en la capacidad de enfrentarla con éxito, con una estructura pública adoctrinada, organizada y coordinada, determinando la redistribución de las competencias y responsabilidades para un modelo de sistema de defensa nacional eficiente.

Esta perspectiva común debe partir de un enfoque multidisciplinario y multidimensional de la seguridad nacional, donde la actuación de las Fuerzas Armadas dejó de ser la más importante y dio paso a la participación de todas las entidades públicas, para desarrollar una respuesta integral a las amenazas que enfrente la Nación. Unos organismos públicos tendrán más participación

que otros, según el tipo de amenaza y cómo se las deba enfrentar, pero siempre debe haber un enlace integral y coordinado en el accionar y en la solución de los problemas, lo que nos permitirá el desarrollo de nuestras capacidades de control, planificación, gestión de crisis (prevención, atención y recuperación de crisis), una respuesta integral a la amenaza, disminución de consecuencias en los desastres naturales (*tsunamis*, terremotos, etc.) y emergencias que se puedan presentar en estos escenarios actuales tan cambiantes.



Comunicación integral y coordinada entre los miembros de un equipo.

En lo que respecta al campo de las Fuerzas Armadas, el planteamiento estratégico militar debe ser desarrollado en base a la nueva *estrategia de seguridad y defensa nacional*, conteniendo un concepto estratégico operacional para el uso de la fuerza militar en tiempos de paz y/o conflicto, con objetivos de seguridad nacional por cumplir y las diferentes amenazas a enfrentar; para ello es necesario revisar las actividades, tareas, roles, y establecer prioridades, con el fin de redefinir la magnitud y estructura de fuerzas futuras más optimas, tomando en cuenta la realidad presupuestaria de los próximos años y los riesgos establecidos, para cubrir las capacidades operacionales necesarias que puedan enfrentar con éxito las posibles amenazas tradicionales (interestatales, subversión), cumplir con su participación en las misiones de paz de la ONU y el apoyo en la participación regulada en un marco legal de las denominadas nuevas amenazas (inseguridad ciudadana, corrupción, narcotráfico, terrorismo, contaminación ambiental, desastres naturales, etc.). La participación de las Fuerzas Armadas en la contribución al desarrollo social y económico, dispuesto por mandato constitucional,[8] debe orientarse a apoyar la disminución de los grandes potenciadores de conflictos (pobreza y desigualdad social), para lo cual debe alinear su planeamiento y accionar para ser armónico, coherente y complementario al planeamiento para el *desarrollo nacional* dirigido por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).

Es importante precisar que el Perú es el país que más guerras ha sostenido

en la región sudamericana,[9] por lo que, si bien los niveles de riesgo para un conflicto entre Estados son muy bajos y la percepción de la amenaza militar ha disminuido, es indispensable tener unas Fuerzas Armadas con capacidad disuasiva constante y permanente, lo que involucra una Fuerza entrenada, moderna y con gran flexibilidad y movilidad, porque, como hemos podido apreciar a lo largo de estos últimos 50 años, hemos tenido una frecuente actividad operativa en diferentes frentes (costa, sierra y selva) y enfrentado diferentes tipos de amenazas (regulares, irregulares y asimétricas). Lo que nos ha permitido tener un conocimiento en base a la experiencia en combate y desarrollar el ingenio en los diferentes niveles político, estratégico, operativo y táctico contra las amenazas enfrentadas y los siempre pocos medios disponibles, aspectos que deben ser aquilatados en la realidad de nuestra cultura estratégica, y en el desarrollo y concepción de la estrategia nacional.

La seguridad nacional ha evolucionado y se ha vuelto compleja en este mundo interconectado donde la incertidumbre es la característica dominante del entorno. Para resolver esta tan compleja ecuación de seguridad, es importante considerar algunas variables claves como: las políticas de seguridad nacional deben ser financiadas; debe haber congruencia entre los fines y los medios, el empleo de la prospectiva para la visión de largo plazo, objetivos claros y alcanzables; el desarrollo de estrategias de seguridad de largo plazo deben



Personal entrenado, enfrentando diferentes tipos de amenazas.

trascender los gobiernos, fomentar la participación ciudadana, desarrollar capacidad de gestión de crisis y administración de riesgos, conocer bien nuestras amenazas y vulnerabilidades, desarrollar una eficiente Inteligencia estratégica. El planeamiento es importante; hay que elaborar planes, pero se tiene que evaluar si funcionan o no, por lo que el diseño de indicadores para ver los objetivos de la gestión son necesarios. Los planes generalmente son buenos, pero casi nunca se cumplen en su totalidad, pero el proceso de planeamiento es indispensable, da elementos importantes para el conocimiento de las amenazas y vulnerabilidades, evaluar los medios, desarrollar estrategias y plantear desafíos, lo que nos permite conocimiento, anticipación, reacción, proyección en la administración de los riesgos y lecciones aprendidas para corregir errores. La estrategia y el planeamiento de la seguridad y defensa nacional son dinámicas, y cambian a medida que cambian los factores que la influyen, por lo que deben ser constantemente evaluados para poder adaptarlos y proyectarlos hasta alcanzar los objetivos y conseguir un buen nivel de percepción de Seguridad para el mejor desenvolvimiento de las actividades del *Desarrollo Nacional.*

> *Si faltan objetivos claros o una gran estrategia sólida y bien orientada, solo podemos reaccionar, en lugar de moldear los acontecimientos regionales que afectan nuestros intereses.*
>
> Naval War College

Referencias

1 CAEN (2006). *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional.* Lima.

2 Definición de la alianza académica, de la Universidad Internacional de Florida y el Comando Sur de los EE. UU. (Southcom).

3 Tulchin, J. y Fonseca, B. (2010). *Cultura Estratégica Peruana.* Universidad Internacional de Florida. Florida.

4 Faro Portales. (2008). *¿Nueva Guerra de Pacífico en los años 70?* Caso de Perú. 28 dic 08. http://faro-portales. Blogspot.com/2008/12/nueva-guerra-de-pacifico-en-los-aos-70_28.html.

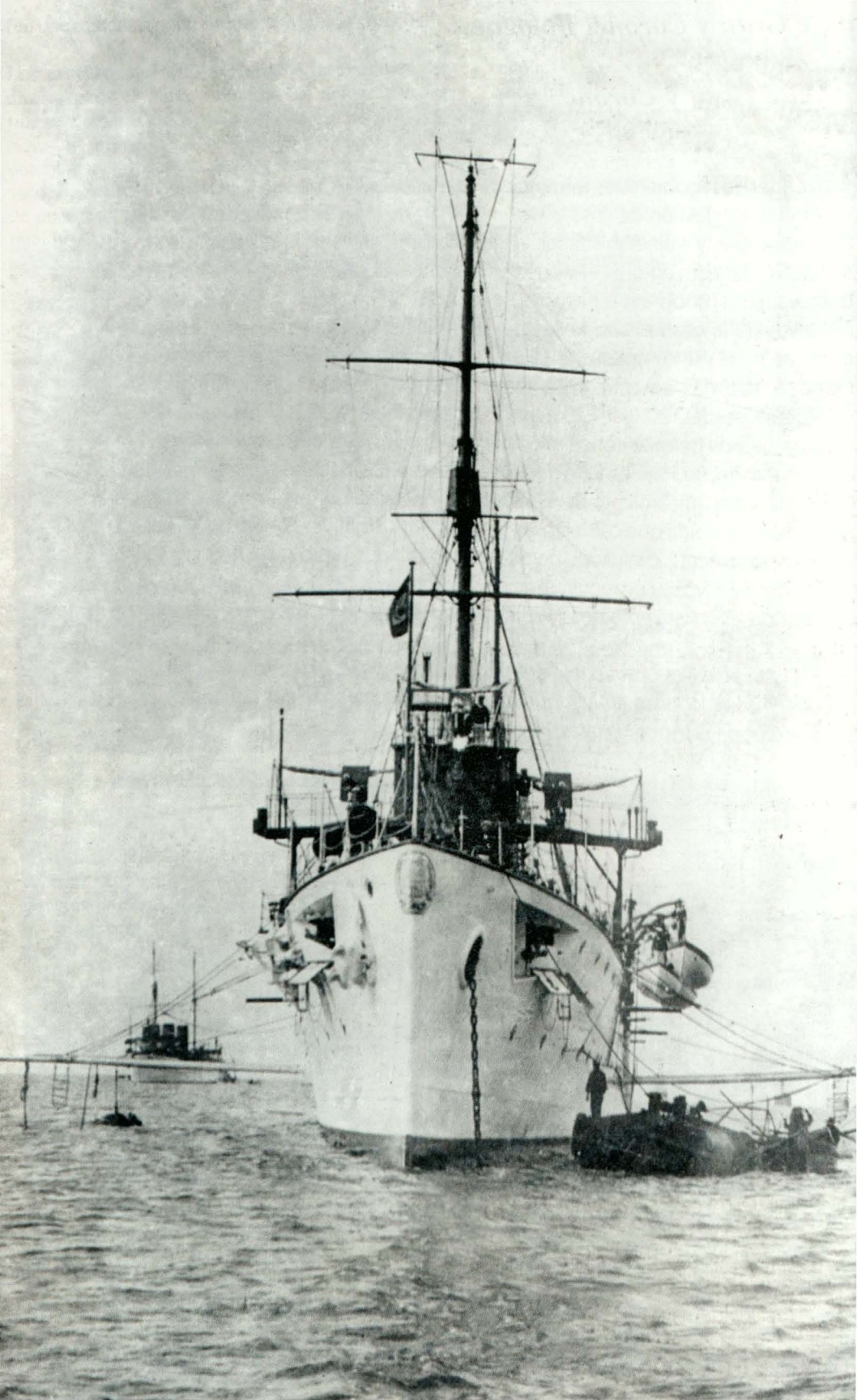
5 Universidad Católica-Adimark. (2011). *Encuesta Nacional Bicentenario.* Chile.

6 Documento desclasificado por el Gobierno de los EE. UU. *Entrevista Departamento de Estado USA - Pinochet. 8 junio 76. Santiago de Chile.*

7 *Decreto Legislativo que regula el Sistema de Defensa Nacional. D.L. N° 1129.* (2012). Lima.

8 *Constitución Política del Perú.* (1993). Art.171.

9 Ortiz, Jorge. (2013). *Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su Influencia en la Marina de Guerra del Perú.* Revista de Marina, N° 3-2013, pág. 63.



¡Poder y gloria!... ¡Grau!



Contralmirante
LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA



B.A.P. Grau en la mente y corazón de todos los marinos.

El 28 de octubre de 1879, veinte días después del combate naval de Angamos y de la inmolación del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, el Congreso de la República promulgó una ley, no numerada en ese entonces, que disponía que: " ... habrá siempre en la Escuadra nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".

La situación nacional después de la Guerra del Guano y el Salitre no permitió cumplir el objetivo inmediatamente. Hubo que esperar hasta el 27 de marzo de 1906, en que fue botado al mar el primer crucero construido para el Perú en Inglaterra. Desplazaba 3,200 toneladas, tenía una eslora de 110 metros y un calado de 7.3 metros. Dotado de dos cañones de 152 mm, dos tubos lanzatorpedos Whitehead y ocho ametralladoras; fue bautizado como B.A.P. Almirante Grau, nuestro primer crucero, designado como buque insignia, que sirvió hasta 1958 cuando fue dado de baja del servicio.

Sería reemplazado el 30 de diciembre de 1959, en que se afirmó el Pabellón Nacional en el crucero ligero Ex HMS Newfoundland, bautizado también como B.A.P. Almirante Grau, segundo buque insignia peruano, construido en Inglaterra en 1940 y modernizado en 1953. Tenía una eslora de 164 metros y desplazaba

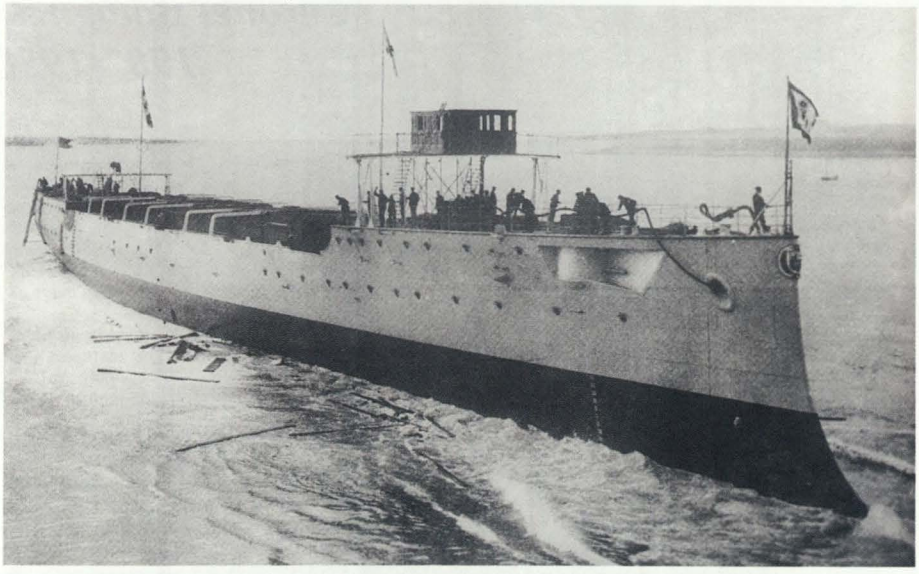


Ceremonia de comisionamiento.

11,000 toneladas a plena carga, con una dotación de paz de 650 hombres y de guerra de 730. Tenía 25 cañones de distintos calibres. El 20 de mayo de 1973 fue rebautizado como B.A.P. Capitán Quiñones y con ese nombre prestó servicios, siendo dado de baja el 2 de mayo de 1980. (1)

En enero de 1973, el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, en su condición de Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, dispuso las medidas pertinentes para la adquisición del Ex Hr Ms De Ruyter, al tomar conocimiento que esta unidad recién había sido dada de baja del servicio de la Real Marina holandesa. Este crucero fue el décimo buque holandés en llevar el nombre del almirante Michiel De Ruyter; nacido en 1607, quien se embarcó en un buque como contramaestre a los 11 años de edad, sirvió toda su vida a la Marina y falleció como consecuencia de una herida en combate en 1676. Héroe naval.

La construcción de este crucero ligero se inició en el año 1939 y fue retrasada por el caos generado por la Segunda Guerra Mundial, siendo comisionado recién en 1953 para servir 20 años a la Marina de los Países Bajos, hasta el 7 de marzo de 1973 en que, después de exitosas gestiones, fue incorporado a la Marina de Guerra del Perú.



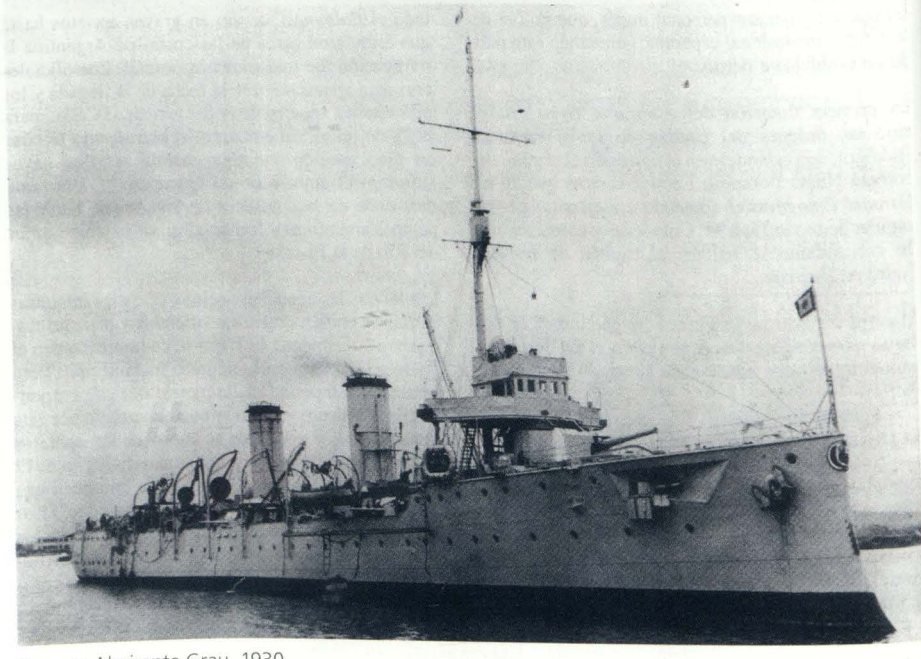
En el momento de ser lanazado al agua luego de la ceremonia de bautizo, Astilleros Vikers de Barrowen Furness, 27 de marzo de 1906. (Museo Naval del Perú)

Fue un 23 de mayo de 1973 en que se efectuó la ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón Nacional de esta unidad, en el muelle 20 de la Base Naval de Den Helder, convirtiéndose en nuestro tercer crucero y buque insignia bautizado como B.A.P. Almirante Grau. Asistieron a la ceremonia militares y civiles invitados, destacando la presencia de las siguientes autoridades oficiales: el embajador del Perú en Holanda, Julio Ego-aguirre Álvarez; el vicealmirante P.P. van de Vijver, Director General del Material y representante del Comandante General de la Real Marina holandesa; el contralmirante César Barandiarán Novoa, agregado naval del Perú en Inglaterra y representante del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú; el contralmirante B. Veldkamp, Comandante de la Fuerza Naval holandesa; el señor A.P.J. van Bruggen, alcalde de Den Helder y, el capitán de navío W. van Nauta Lemke, Comandante Naval de Texel (isla al norte de Holanda). La dotación peruana del buque, al mando del capitán de navío Gerónimo Cafferata Marazzi, estaba debidamente formada en el muelle, lista para embarcarse. La ceremonia fue muy emotiva y nuestro buque insignia zarpó el 18 de junio rumbo al Perú.

En marzo de 1985 fue denominado "Proyecto de Modernización 01" y retornó a Holanda, donde su permanencia se prolongó hasta febrero de 1988, periodo durante el cual se le efectuaron importantes cambios y modernizaciones en



23 de mayo de 1973, Ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón Nacional.



Crucero Almirante Grau, 1930.

sus equipos y sistemas de ingeniería, armas, comunicaciones, comando y control. Durante su ausencia se designó como B.A.P. Almirante Grau y buque insignia al que fue nuestro crucero portahelicópteros B.A.P. Aguirre. Es pertinente recordar que el retraso del citado proyecto de modernización y los tres años que estuvo el buque fuera del país, se debió a una decisión del entonces presidente de la República, Alan García Pérez, anunciada el 28 de julio de 1986, durante su mensaje a la Nación, disponiendo limitar los gastos que demandaba la recuperación de nuestro buque insignia.

El B.A.P. Almirante Grau tiene un desplazamiento a plena carga de 12,165 toneladas, 187 metros de eslora, dotación de 47 oficiales y más de 600 tripulantes; alcanza los 32 nudos de velocidad.

El B.A.P. Almirante Grau tiene un desplazamiento a plena carga de 12,165 toneladas, 187 metros de eslora, dotación de 47 oficiales y más de 600 tripulantes; alcanza los 32 nudos de velocidad. Su armamento lo conforma una poderosa artillería conectada a una central de tiro y está armado con misiles en montajes sobre las bandas de la nave.

Es el último crucero ligero en servicio en el mundo con más de 60 años de vida, de los cuales más de 41 años presta servicios a la Marina de Guerra del Perú y a la nación, y es por ello que he considerado oportuno redactar este artículo, como un homenaje personal a todas sus dotaciones, hasta la actual; así como compartir con ustedes, estimados lectores, los siguientes documentos poco conocidos y menos difundidos que, con toda seguridad, formarán parte de los primeros capítulos de la historia de este buque, desde que se izó en él nuestro Pabellón Nacional. Estos documentos han sido heredados de mi querido y recordado padre don Julio Ego-aguirre Álvarez, embajador en el Servicio Diplomático de la República del Perú, quien desempeñó tal función en los Países Bajos entre 1971 y 1973.

En primer lugar, y de alguna manera en orden cronológico, transcribo los siguientes textos de las comunicaciones remitidas entonces al señor ministro de Marina y al comandante del B.A.P. Almirante Grau, respectivamente:

"La Haya, 23 de mayo de 1973

Señor Vicealmirante A.P.

Luis E. Vargas Caballero

Ministro de Marina y

Comandante General de la Marina

Lima.

Señor Ministro:

El día de hoy, respondiendo a la amable invitación de usted, tuve el honor de estar presente en la Base Naval de Den Helder, durante la solemne ceremonia del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. "ALMIRANTE GRAU".

Con tal motivo deseo expresar a usted y por su alto intermedio a la Marina del Perú, mi más ferviente y patriótica felicitación.

Estimo mi deber, señor Ministro, destacar en esta oportunidad la impecable organización de la ceremonia llevada a cabo y el ejemplar comportamiento de los señores Oficiales y Tripulantes del nuevo Buque Insignia de la Armada Peruana. En este sentido he recibido, con legítima satisfacción y orgullo, los sinceros y elogiosos comentarios del señor Vicealmirante P.P. van de Vijver y del señor Contralmirante B. Veldkamp, de la Marina Real Holandesa, quienes me han manifestado su admiración por el alto grado de capacitación profesional, de responsabilidad y de caballerosidad del señor Capitán de Navío A.P. Gerónimo Cafferata Marazzi y de los señores oficiales y tripulantes de la unidad bajo su mando.

Para información de usted me es grato remitirle copia de la nota que en esta misma fecha dirijo al señor Comandante del B.A.P. "ALMIRANTE GRAU".

Válgome de esta ocasión para reiterar a usted, señor Ministro, los sentimientos de mi más alta y distinguida consideración y estima personal.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador".

El siguiente documento es la nota a la que se hace referencia en carta precedente, y dice así:

La Haya, 23 de mayo de 1973

Señor capitán de navío A.P.

Gerónimo Cafferata Marazzi

Comandante del B.A.P. Almirante Grau

Den Helder, Holanda

Señor Comandante:

De regreso a La Haya, después de haber asistido a la ceremonia del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau, deseo reiterarle mi más viva satisfacción patriótica por la incorporación de dicho crucero a nuestra gloriosa Armada.

Ha sido una ceremonia inolvidable, tanto por su honda e impresionante significación, como porque en todo su transcurso me ha tocado la honrosa oportunidad de ser testigo excepcional de la impecable organización con la que fue llevada a cabo; y porque, al mismo tiempo, con legítimo orgullo de peruano y de Embajador del Perú, he recibido las impresiones espontáneas y muy elogiosas de marinos holandeses, en particular del señor vicealmirante P.P. van de Vivjer y del señor contralmirante B. Veldkamp, sobre la persona de usted, digno comandante de nuestro Buque Insignia, de sus distinguidos oficiales y de la tripulación en general.

Durante la solemnidad de la ceremonia realizada estoy seguro que todos los peruanos presentes habremos evocado, en la mente y en el corazón, la egregia figura del Gran Almirante Miguel Grau y sus épicas hazañas, vinculando en el recuerdo ("El recuerdo es una forma de encontrarse de nuevo", como usted dijo) al heroico Huáscar con el nuevo B.A.P. Almirante Grau, depositario desde ese momento de una herencia de gloria que, en la paz o en la guerra seguirá, estamos ciertos, la brillante ejecutoria del legendario monitor.

Mucho agradeceré a usted, señor comandante, quiera tener a bien transmitir estos sentimientos a los señores oficiales y tripulantes de la unidad bajo su mando y recibir usted la reiterada expresión de mi más alta y distinguida consideración.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador."

Días después, la respuesta textual del señor ministro de Marina fue la siguiente:

Lima, 30 mayo 1973

Señor don
JULIO EGO-AGUIRRE A.
Embajador del Perú en Holanda
LA HAYA.

Señor Embajador:

Con sumo placer he tenido la satisfacción de recibir su muy atenta nota de fecha 23 del presente, en la cual me hace saber los pormenores de la solemne ceremonia de afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau, llevada a cabo en la Base Naval de Den Helder - Holanda; a la vez que me expresa Ud. y por mi intermedio, su más ferviente y patriótica felicitación a la Marina de Guerra del Perú, por este feliz acontecimiento.

Igualmente, en su referida nota, hace hincapié sobre la impecable organización de la ceremonia y el ejemplar comportamiento de los señores Oficiales y Tripulantes del nuevo buque insignia de nuestra Armada, recalcando los sinceros y elogiosos comentarios del señor vicealmirante P.P. van de Vivjer y del señor Contralmirante B. Veldkamp, de la Marina Real holandesa; hechos que lo han llenado -como peruano-, de legítima satisfacción y orgullo.

Indudablemente, señor Embajador, acontecimientos como el que ha sido Ud. testigo presencial, nos llenan de patriótico orgullo institucional y satisfacen en parte, nuestro sincero deseo de superación y de continuar sirviendo a nuestra Patria, realizando el máximo esfuerzo para dotarla de los elementos indispensables para la defensa de los más sagrados intereses del país.

Agradezco a Ud., muy sinceramente, esta fina cortesía que valoro en toda su dimensión; y, aprovecho esta especial oportunidad para renovarle los sentimientos de mi consideración más distinguida y especial aprecio.

Dios guarde a Ud.
Vicealmirante
Luis E. Vargas Caballero
Ministro de Marina".

El comandante del B.A.P. Almirante Grau respondió con la siguiente misiva, remitida desde Panamá, en su ruta al Callao, y recibida en La Haya el 9 de julio de1973:

"Den Helder, 7 junio 1973

Señor

Julio Ego-aguirre A.

Embajador del Perú en La Haya

LA HAYA

Excelencia:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. Señor Embajador, para, por intermedio de la presente, hacerle llegar en nombre de los oficiales y tripulantes que conforman la dotación de la unidad a mi mando y en el mío propio, mi más sincero agradecimiento por las patrióticas y emocionantes expresiones vertidas en su carta de fecha 23 de mayo 1973, con ocasión del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau.

Deseo asimismo, expresarle, que puede Ud. estar seguro que, no voy a dejar esfuerzo sin hacer, gestión sin agotar y obra sin terminar para que, la unidad que lleva el nombre del Gran Almirante don Miguel Grau, sea realmente depositaria de la herencia de su gloria y que en la paz o en la guerra, siga la brillante ejecutoria del legendario Monitor Huáscar.

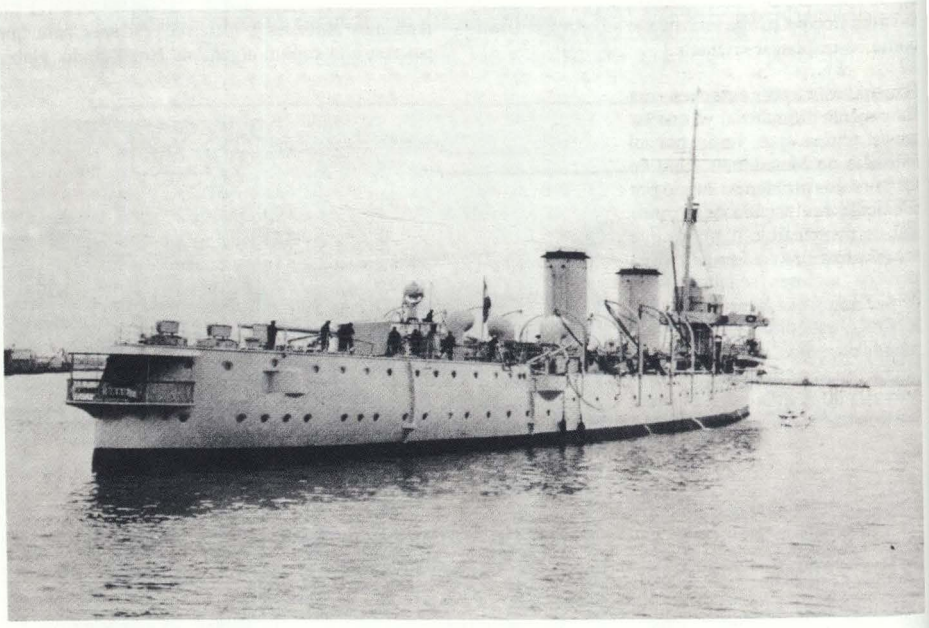
Aprovecho la oportunidad para hacer llegar a Ud. señor Embajador, la reiterada expresión de mi más alta consideración y estima personal.

Dios guarde a Ud.

El Capitán de Navío

Gerónimo Cafferata M.

Comandante del B.A.P. Almirante Grau



Vista por la aleta de estribor, fondeado en el Callao.

Paralelamente a las anteriores comunicaciones epistolares de carácter diplomático y naval, al día siguiente de la ceremonia de comisionamiento de nuestro buque insignia en Den Helder, es decir, el 24 de mayo de 1973, el diario holandés *De Telegraaf* publicó un artículo cuya traducción titula "Nuevamente un pedazo de nuestra Marina se va", con el texto siguiente:

> 21 cañonazos resonaron ayer en la mañana sobre Den Helder e hicieron levantar la mirada a muchos marinos holandeses: el crucero de Su Majestad De Ruyter, que había sido puesto fuera de servicio, pasaba a prestar servicios como buque insignia de la Marina peruana bajo el nombre de Almirante Grau.
>
> El embajador de este país sudamericano, Julio Ego-aguirre, se encontraba presente y de lo hondo de las gargantas de 375 miembros de la tripulación se oyó tres veces el ¡Viva el Perú! Miles de marinos holandeses, que han seguido en esta nave su primer entrenamiento en altamar, ven el orgulloso buque de más de 30 años partir con tristeza en los ojos.
>
> A bordo del buque no se han realizado mayores cambios. Los retratos de la reina Juliana han sido reemplazados por los del héroe naval Grau, pero aún se ven en las puertas y escotillas inscripciones de nombres holandeses. Se han ordenado alrededor de 2000 placas con nombres en español, en los astilleros

del estado.

Dentro de una semana los peruanos deben aprender a conocer el crucero y esto no será fácil, debido a que no existen textos de instrucción en español y además los instructores de la Marina Real tampoco conocen ese idioma. Además, a menudo reina una confusión lingüística babilónica, motivada por el hecho de que muchos marineros peruanos son indios de la altiplanicie y a duras penas hablan algo de Español.

Cínicamente "los mejores navegantes de la marina holandesa" murmuraban ayer: "Los peruanos podrán llegar a su destino si llevan suficientes chalecos salvavidas".

De acuerdo al comandante de destacamento J. F. Meyer, los problemas de comunicación no son tan grandes. "Ellos aprenden rápido, no son tercos y son muy osados; con buena voluntad cumpliremos con nuestro cometido".

Los problemas de los peruanos son de otra naturaleza, en particular lo constituye la cocina y comidas típicas holandesas a las que está acostumbrada la Marina de acá. He oído que ellos consideran impasables el yogurt y la leche vinagre, y que no saben qué hacer con el tradicional bami (espagueti) y sopa de arverjas. Finalmente, lo resolvieron mezclando todo para así poder pasar la comida. Se acostumbraban y el comandante hizo saber con orgullo que sus hombres habían ganado algunos kilos de peso.

El lunes entrante partirá el crucero para realizar una travesía de cinco días. El puente de navegación, comunicaciones y cuarto de máquinas cuentan con su completa tripulación. La capacidad de combate será posteriormente evaluada en el Perú.

Para mayor seguridad viajarán también 19 marinos holandeses y al concluir la prueba, el comandante A.P. Cafferata deberá decidir si se atreve a realizar solo el cruce de los océanos o recurrirá a la asistencia de los marinos holandeses. Si es así, deberán estos holandeses acostumbrarse a comer un menú de verduras, carne de carnero, arroz y a beber pisco (whisky destilado por ellos y mezclado con clara de huevo y limón).

Cínicamente "los mejores navegantes de la marina holandesa" murmuraban ayer: "Los peruanos podrán llegar a su destino si llevan suficientes chalecos salvavidas".

"La Haya, 1° de junio de 1973

Dagblad De Telegraaf
Hoofdredactie
C.J. Brandt
H. Goeman Borgesius
N.Z. Voorburgwal 225
AMSTERDAM

Señor Director:

Tengo a la vista 36 recortes de igual número de periódicos holandeses en los que se da cuenta de la ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón del Perú en el ex Crucero De Ruyter, incorporado a la Marina del Perú el pasado 23 de mayo como B.A.P. Almirante Grau.

Es muy lamentable que la crónica de dicha ceremonia, en lo que respecta solamente al De Telegraaf contenga, a diferencia de las otras 35 publicaciones, una ingrata referencia sobre los marinos de mi país y que, lo que es aún más grave e inaceptable, que el origen de dicha referencia lo atribuya el De Telegraaf a marinos holandeses.

La Marina del Perú, señor director, exhibe un brillante historial. Precisamente el crucero recién adquirido lleva el nombre de un insigne marino peruano, el Gran Almirante Miguel Grau, sobre cuya gloriosa figura se han escrito multitud de obras. Miguel Grau, como Comandante del Huáscar, durante la guerra con Chile, realizó una heroica campaña marítima que concitó la admiración del mundo, siendo por ello incontables los elogios que se le han hecho durante el transcurso del tiempo. En ese sentido sólo deseo mencionar, en esta ocasión, las palabras de T. Roosevelt, quien siendo presidente de los Estados Unidos dijo un día: "El Huáscar es el más famoso y recordado buque sobre el que se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo". Esos actos de heroísmo, señor Director, a los que aludió el señor Roosevelt, fueron realizados en el Huáscar por 23 Oficiales y 200 tripulantes peruanos.

El B.A.P. Almirante Grau conforme a su plan de operaciones, acaba de finalizar pruebas de navegación y saldrá con destino al Perú, bajo exclusivo mando de oficiales peruanos y de tripulación peruana el próximo 18 de junio. En esa fecha, cuando deje los Países Bajos, estoy seguro que los marinos holandeses recordarán la expresión del Comandante del Grau, don Gerónimo Cafferata M.: "Ustedes han perdido un buque pero han ganado la amistad de la Marina del Perú". Pienso también que, felizmente, no obstante la desafortunada crónica del De Telegraaf, ese es el sentir mayoritario del noble pueblo de Holanda.

Válgome de esta ocasión para reiterar a usted los sentimientos de mi distinguida consideración.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador

La respuesta a este impertinente artículo no se hizo esperar; fue remitida en neerlandés y su traducción al español fue la siguiente:

Concluyo recordando que en 1973 era cadete naval de cuarto año y el 11 de julio fui parte del batallón de cadetes nombrado en comisión para participar en la ceremonia de bienvenida y recepción en la Base Naval del Callao a nuestro nuevo crucero buque insignia. Viene a mi memoria, como si estuviera ahí, el orgullo que sentí al verlo ingresar imponente a la rada interior de nuestro puerto principal, escoltado por unidades navales y civiles. Orgullo como marino y como hijo de uno de los personajes que hicieron posible esta oportuna y necesaria adquisición para todos los peruanos.

Ya como oficial, mi vocación naval me convirtió en dotación de unidades submarinas, en las cuales serví entrenando en tiempos de paz con nuestro buque insignia; y operando con él y otras unidades navales en tiempos de conflicto. Recuerdo que, en el mes de mayo de 1995 tuve la oportunidad de embarcarme y permanecer a bordo durante un prolongado operativo con la Escuadra. Su comandante era el capitán de navío Jorge Falconí Garfias, a quien durante la navegación y a poco tiempo de arribar al Callao, le hice entrega en la cámara de oficiales, en presencia del segundo comandante capitán de fragata Arturo Piedra Carrera y de los señores oficiales superiores y subalternos de su dotación, del escudo original del Ex HrMs De Ruyter que tenía en mi poder, para luego recibir una placa recordatoria de nuestro crucero, que custodio y celosamente conservo en ambiente familiar.

Mudo testigo de ese momento fue el plato de plata expuesto en una vitrina, ubicada en una esquina preferencial de la citada cámara de oficiales, con la siguiente dedicatoria grabada en él: "B.A.P. Almirante Grau". En su primer viaje a la Patria, Den Helder, 18 de junio de 1973. Que el heroísmo legendario del Gran Almirante esté siempre presente en la mente y en el corazón de sus oficiales y tripulantes. Julio Ego-aguirre A. Embajador del Perú.

Inolvidable también el momento, al concluir mis palabras de agradecimiento por las atenciones recibidas a bordo, cuando haciendo alusión al lema del buque: ¡Poder y gloria!, recibí como respuesta una orgullosa exclamación unísona: ¡Grau!, que salió de la mente y el corazón de todos los presentes.

Bibliografía

1 John Rodríguez Asti.- Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros.









Levantamientos hidrográficos: poderosa herramienta técnica para contribuir con el desarrollo nacional



Capitán de Fragata
JULIO CESAR CHILET CORREA

El pasado 25 de marzo se firmó el documento de recepción de resultados de la reunión técnica peruano – chilena, la cual fue la encargada de fijar las coordenadas del límite marítimo entre ambos países, establecido por la Corte Internacional de Justicia de La Haya en su fallo del 27 de enero del presente año. De igual forma, el 20 de agosto del presente año el Gobierno promulgó el decreto supremo que aprobó el nuevo mapa de límites marítimos entre Perú y Chile. En dichas fechas, el Perú entero tuvo conocimiento del trabajo efectuado por representantes de diferentes estamentos del Estado, entre los cuales destacó la labor de trabajo de campo y gabinete del personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.

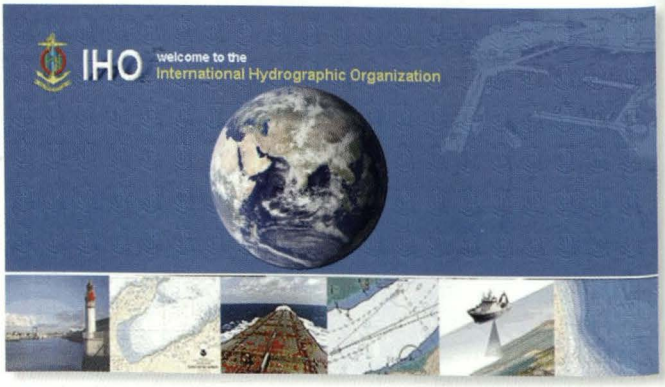
Estos hechos de trascendental importancia para nuestro país, expresan el resultado del levantamiento hidrográfico efectuado, pero lo que no es conocido en su totalidad es la forma y los principios técnicos que anteceden a dicho trabajo. Por lo cual, en el presente artículo pretendo contribuir a que el lector aumente sus conocimientos respecto a los temas hidrográficos y a los diferentes conocimientos científicos requeridos para realizar el mismo en beneficio de los objetivos nacionales.

Concepto

La Hidrografía[1] es la rama de las ciencias aplicadas que se ocupa de la medición y la descripción de las características físicas de los océanos, mares, zonas costeras, lagos y ríos; así como la predicción de su evolución en el tiempo, con el objetivo principal de brindar seguridad a la navegación y apoyar a las actividades marítimas, contribuyendo al desarrollo económico, la seguridad y la defensa, la investigación científica y la protección del medio ambiente.

Finalidad de los levantamientos hidrográficos

"La finalidad de un levantamiento hidrográfico es plasmar el área de mar, perfil costero y zonas costeras de un área determinada, dentro de una carta náutica que permita dar a conocer las características geográficas, geológicas y geofísicas del fondo marino y de la costa"; así como de las corrientes, las mareas y las propiedades físicas del mar que pueden afectar la seguridad de la navegación en nuestro Mar de Grau, lagos y ríos navegables, lo cual es reconocido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU): "La Cartografía Náutica es de vital importancia para la seguridad de la navegación"[2] . La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) establece los estándares internacionales relacionados con la Hidrografía y la Cartografía Náutica; así como sirve de guía en el planeamiento y ejecución de los levantamientos hidrográficos entre los países asociados, de los cuales nuestro país pertenece y cuenta con la condición de miembro permanente (Figura 1). En resumen, la Hidrografía, es la clave para el progreso de todas las actividades marítimas, las mismas que son de gran importancia para el desarrollo nacional.



Organización Hidrográfica Internacional. Fuente www.iho.shom.fr.

Ciencias relacionadas a la Hidrografía

Para efectos de darle al lector las herramientas necesarias para comprender paso a paso los siguientes conocimientos técnicos, dividiremos las ciencias utilizadas para obtener la carta náutica del levantamiento hidrográfico en dos áreas, las ciencias de la tierra: Geodesia, Topografía y Fotogrametría y las ciencias del mar: Hidrografía y Oceanografía.

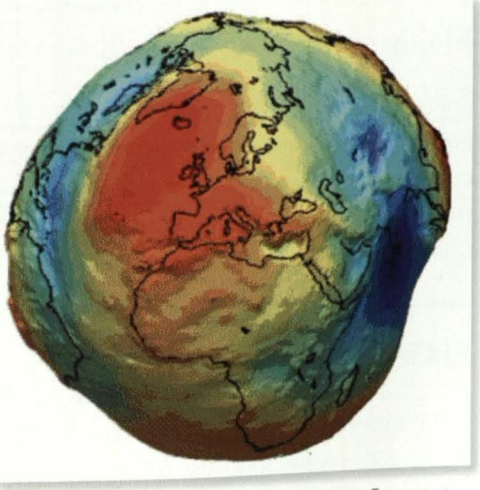
Ciencias de la tierra: Geodesia

Su objetivo es el estudio y determinación de la forma y dimensiones de la Tierra, su campo de gravedad y variaciones temporales, está fundamentada en la Física y en las Matemáticas, constituyéndose en la base geométrica para la Topografía, Cartografía, Fotogrametría, Navegación e ingenierías de todo tipo y para fines militares.

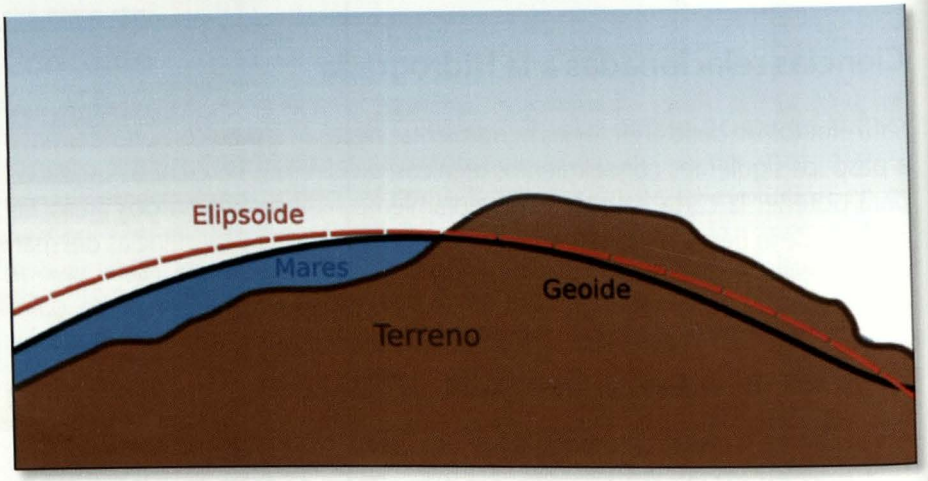
La Tierra

La Tierra (Figura 2) es el tercer planeta desde el Sol y quinto en cuanto a tamaño, gira describiendo una órbita elíptica alrededor del Sol, a unos 150 millones de km, en, aproximadamente, un año, al mismo tiempo gira sobre su propio eje cada día, es conocido que no es una esfera perfecta, ya que el ecuador se engrosa 21 km, el Polo Norte está dilatado 10 m y el Polo Sur está hundido unos 31 metros.

El cálculo del posicionamiento con exactitud es el problema central para la referencia geográfica de la información terrestre y la función principal de la Geodesia. La posición geográfica de un punto en la superficie terrestre esta definida por su latitud y longitud.



La forma real de la Tierra, el Geoide. Fuente European Space Agency (ESA).



Elipsoide de rotación. Fuente: Instituto de Goeciencia.

Las superficies de referencia utilizadas con bastante frecuencia para áreas limitadas son: el elipsoide de rotación, esferoide local, plano horizontal y el geoide. Las tres primeras tienen una definición puramente matemática y se utilizan para el posicionamiento horizontal; la cuarta superficie tiene una definición física y tiene relación con las otras por su valor de altura o profundidad. Con esto obtenemos una posición tridimensional, con dos coordenadas horizontales y un componente vertical.

El Elipsoide

El elipsoide (Figura 3) es una superficie en la que todas las curvas de intersección con un plano son elipses, las cuales eventualmente degeneran en círculos; esta superficie se toma como referencia por ser la figura matemática más cercana a la forma de la Tierra. Esta figura elipsoidal es la base matemática para el sistema WGS-84.

El Geoide

Es la superficie equipotencial del campo de fuerza de gravedad. Es utilizado como una superficie de referencia para las alturas; el Nivel Medio del Mar (NMM)[3] es la mejor aproximación para esta superficie. El significado físico de las superficies de gravedad equipotenciales se puede revisar fácilmente ya que

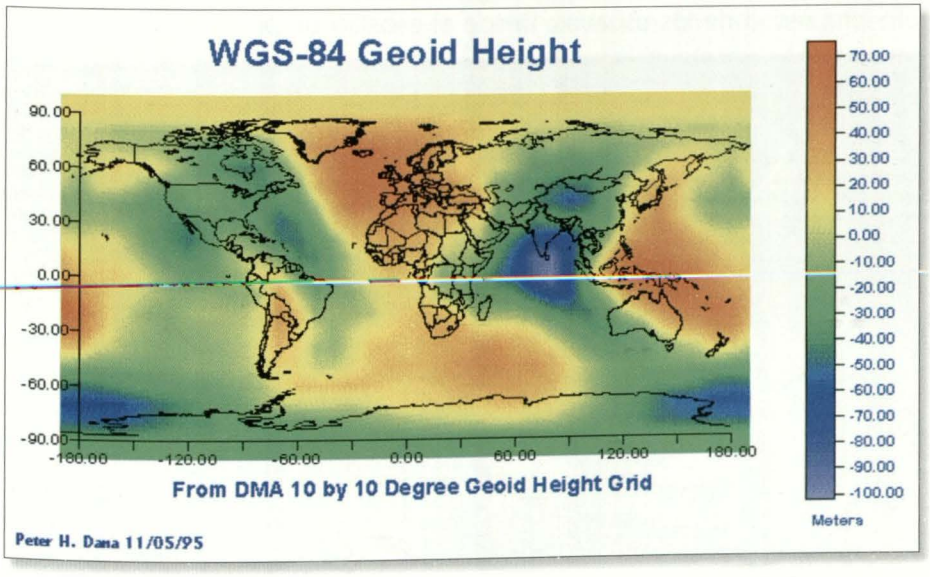
cada punto debe ser ortogonal a la dirección indicada por una línea vertical. Al contrario que el elipsoide, el geoide no se puede crear matemáticamente o utilizarse en cálculos porque su forma depende de la distribución irregular de la masa dentro de la Tierra.

El Datum

Un Datum[t] es un sistema de referencia geodésico definido por la superficie de referencia precisamente posicionada y mantenida en el espacio utilizado por el apoyo geodésico en el cálculo de coordenadas de puntos terrestres; y es generada por una red compensada de puntos. Comúnmente los datums se definen separadamente como horizontales y verticales. La determinación de una única superficie de referencia para toda la Tierra, esencial para el uso de los sistemas de satélites y las asociadas técnicas de levantamientos y posicionamientos, es la tendencia mundial de estandarización.

El Datum WGS84

Los sistemas de geodesia local utilizados en la Cartografía y geodesia antes del



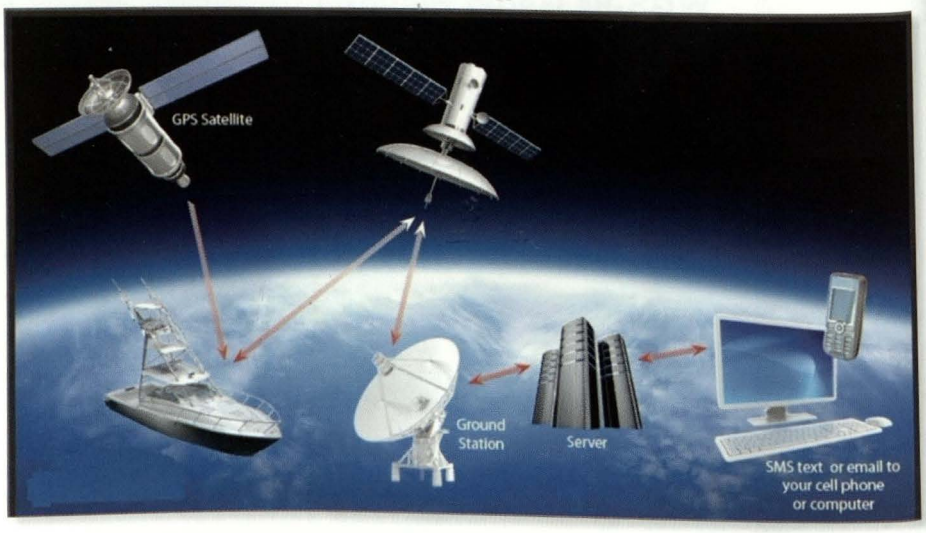
Altura geoidal grilla 10X10 con respecto al WGS/84. Fuente: Agencia Cartográfica de Defensa.

surgimiento de los sistemas de satélite se basaban, como se explicó anteriormente, en elipsoides que ajustaban aproximadamente la superficie del geoide local. En los últimos 50 años, fueron desarrollados por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos los modelos WGS60, WGS66 y WGS72 hasta llegar al WGS84 (Figura 4), acrónimo de *World Geodetic System* 1984 (Sistema Geodésico Mundial 1984). Está representado con un sistema cartesiano OXYZ con el origen en el centro de la masa convencional de la Tierra y el eje Z dirigido hacia el Polo Norte convencional de la Tierra. El eje X está en la intersección del plano del meridiano de origen pasando por Greenwich, y el eje Y completa una rotación ortogonal en dirección a las agujas del reloj y está en el plano ecuatorial a 90° este del eje X, los puntos cartesianos coinciden con la Tierra.

Sistema GPS

El Sistema de Posicionamiento Global (GPS) (Figura 5), es un sistema de radionavegación de los Estados Unidos de América, basado en el espacio, que proporciona servicios fiables de posicionamiento, navegación, y cronometría gratuita e ininterrumpidamente a usuarios en todo el mundo.

El GPS se compone de tres elementos: los satélites en órbita alrededor de la Tierra, las estaciones terrestres de seguimiento y control, y los receptores del GPS propiedad de los usuarios. Desde el espacio proporcionan sus coorde-



Sistema de Posicionamiento Global (GPS). Fuente www.charterworld.com

nadas tridimensionales de latitud, longitud y altitud, así como la hora local precisa que proporcionará su localización en cualesquiera condiciones atmosféricas, de día o noche, en cualquier lugar del mundo y sin límite de usuarios simultáneos.

El GPS Diferencial introduce una mayor exactitud en el sistema y es utilizado para los levantamientos hidrográficos por su mayor precisión. Ese tipo de receptor, además de recibir y procesar la información de los satélites, recibe y procesa, simultáneamente, otra información adicional que permite corregir las inexactitudes que se puedan introducir en las señales que el receptor recibe de los satélites. El margen de error de un receptor GPS normal puede estar entre los 60 y los 100 metros de diferencia con la posición que muestra en su pantalla; sin embargo, el GPS Diferencial reduce el margen de error a menos de un metro de diferencia con la posición indicada. Este sistema diferencial es utilizado por la Dirección de Hidrografía para los trabajos programados.

Ciencias de la tierra: Topografía

Es la ciencia que estudia el conjunto de procedimientos para determinar las posiciones de puntos sobre la superficie de la Tierra, por medio de medidas según los tres elementos del espacio, pudiendo ser: dos distancias y una elevación, o una distancia, una dirección y una elevación. En un levantamiento hidrográfico el topográfico es esencial para obtener la información terrestre del perfil costero y áreas costeras.

Levantamiento topográfico

El levantamiento es un conjunto de operaciones que determinan las posiciones de puntos, la mayoría calcula superficies y volúmenes y la representación de medidas tomadas en el campo mediante perfiles y planos. En el campo hidrográfico, el levantamiento topográfico sirve para enmarcar geográficamente el territorio costero o para crear las marcas del terreno para el levantamiento hidrográfico, se lleva a cabo comenzando desde estaciones topográficas establecidas anteriormente con coordenadas ya determinadas por las operaciones de levantamiento geodésico (Figura 6). Dichos puntos y la red de vinculación forman el apoyo primario, y constituyen el sistema de referencia geodésico adoptado (Datum WGS 84).

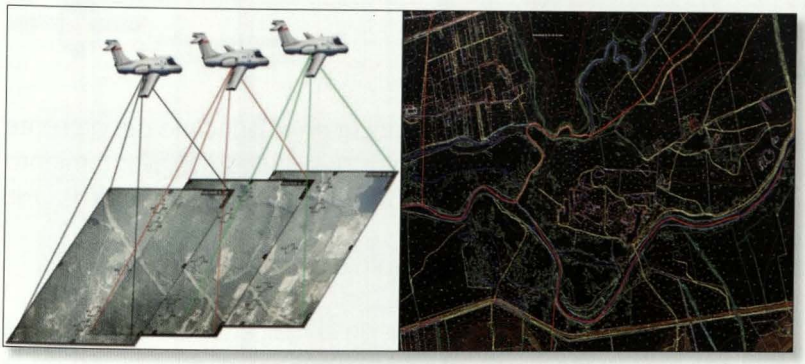


Material utilizado para el levantamiento topográfico: estación total, prismas, teodolitos, niveles, reglas, plomada y chalecos de seguridad.

Su determinación horizontal se puede obtener por métodos clásicos de levantamiento (observaciones astronómicas y mediciones de los ángulos y las distancias); métodos mixtos de levantamiento; y métodos fotogramétricos de levantamiento. Los dos primeros cumplen con las redes básicas de control, primarios o de un orden inferior, vía operaciones de triangulación, trilateración y poligonal. Luego, desde los puntos de control primario, el apoyo se puede extender como sea requerido para las necesidades del levantamiento en particular con mediciones adicionales de los ángulos y distancias. Los instrumentos utilizados son los sistemas GPS en modo RTK junto con las estaciones totales y los tradicionales teodolitos y distanciometros, (Figura 7).

Topografía y Geodesia

En las cartas náuticas son representados paralelos y meridianos, faros, faroletes, puntos notables en tierra y en el mar, información relevante para el navegante en general. Los paralelos y meridianos constituyen la red geodésica de las cartas náuticas, en las cuales serán ploteados todas las ayudas en beneficio de los navegantes. El desarrollo de la tecnología satelital ha permitido determinar las estaciones de una red primaria de apoyo, al mismo tiempo que una red secundaria sin la necesidad de una conexión geométrica entre ellas, incluyendo el levantamiento topográfico de un sitio en particular.



Vuelo aero fotográfico y restitución fotogramétrica (DHN).

Ciencias de la tierra: Fotogrametría digital

La Fotogrametría es la ciencia o técnica cuyo objetivo es el conocimiento de las dimensiones y posición de objetos en el espacio, a través de la medida o medidas realizadas a partir de la intersección de dos o más fotografías, o de una fotografía y el modelo digital del terreno correspondiente al lugar representado, el cual ha de ser realizado anteriormente por intersección de dos o más fotografías (Figura 8).

Si trabajamos con dos fotos, en la zona común a éstas (zona de traslape), podremos tener visión estereoscópica[5]; o dicho de otro modo, información tridimensional. Esta técnica es básica para la elaboración de toda la cartografía, sobre todo en áreas de difícil acceso o en donde la escala permita el uso de estas fotografías para su aplicación en la compilación cartográfica.

Se debe seleccionar un modelo de fotos a identificar. En la fotografía impar en el área común entre ambas fotografías, se ubican en el terreno cuatro puntos que formen una buena geometría, y una vez plenamente identificados en el campo, se deberá darles posición en X e Y. La elevación resultante del proceso no deberá de tomarse en cuenta, debido a que la elevación es una ambigüedad que no esta plenamente resuelta por la técnica DGPS, pero sí a la hora del postprocesamiento, puesto que servirá de comparación con la nivelación trigonométrica efectuada paralelamente, para los trabajos de foto control[6] (Figura 9). Al redundar en los puntos ubicados por modelo, aumenta la precisión de los modelos digitales que se generan.

Ciencias del mar: Hidrografía

El concepto de Hidrografía ya fue dado a conocer en el principio del presente artículo, por lo cual paso a explicar los objetivos principales del levantamiento hidrográfico y los órdenes utilizados a nivel mundial bajo el estándar de la OHI.

Los objetivos principales de un levantamiento hidrográfico son:

1. Recopilar, con levantamientos sistemáticos en el mar, en la costa, y en tierra firme, los datos georeferenciados[7] concernientes a la configuración de la línea de costa, la profundidad en el área de interés, incluyendo todos los peligros potenciales para la navegación y otras actividades marítimas, la composición del fondo marino, las mareas y corrientes y las propiedades físicas de la columna de agua.
2. Procesar la información recolectada de forma ordenada para crear las bases de datos capaces de alimentar la producción de cartas náuticas, definición de límites marítimos, mapas temáticos, y otros tipos de documentos para navegación y control de tráfico marítimos, operaciones navales, administración de la zona costera, preservación del ambiente marino, explotación de recursos marinos, colocación de cables y tuberías submarinas y, estudios científicos.

Levantamiento batimétrico

Se realiza a fin de conocer la profundidad del mar en diferentes puntos bajo las normas técnicas hidrográficas internacionales (OHI) (Figura 10). El método tradicional para medir el fondo marino es el proceso de sondajes, en el cual un buque o embarcación mide las profundidades de una área por medio de una ecosonda siguiendo líneas continuas, uniformemente espaciadas, cuyos puntos indican las profundidades de una área representando el relevo submarino para lo cual emplea dos sistemas de levantamiento: sistema monohaz[8] y sistema multihaz[9] (Figura 11). Posterior a la información batimétrica es importante efectuar una selección de sondajes (Figura 12), considerando los bajos o áreas de difícil acceso para beneficio de los navegantes en general.

Las profundidades representadas en una carta náutica son reducidas al nivel medio de bajamares y sicigias ordinarias, para eliminar la variación

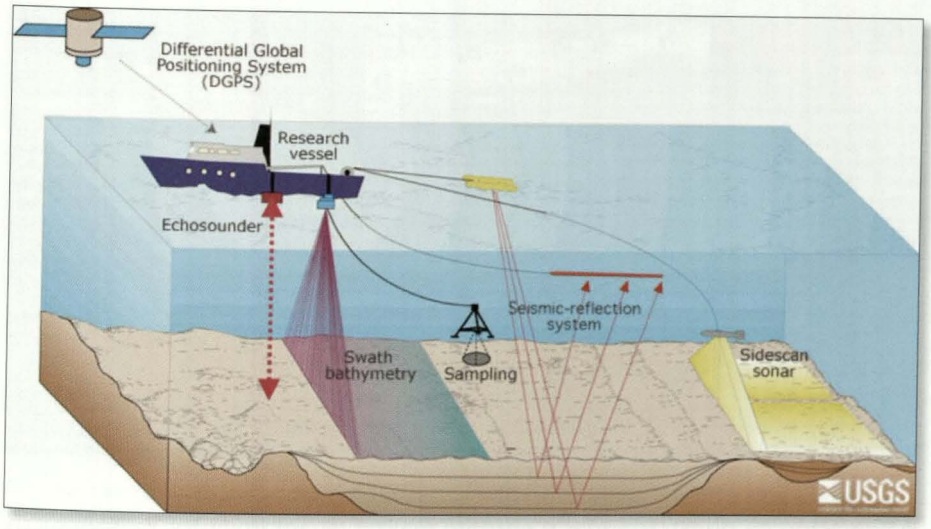


Grafico de un levantamiento hidrográfico que muestra al buque y los equipos hidrográficos de ecosonda, sonar de barrido lateral, gravímetro y equipamiento oceanográfico. Fuente USGS (U.S. Geological Survey).

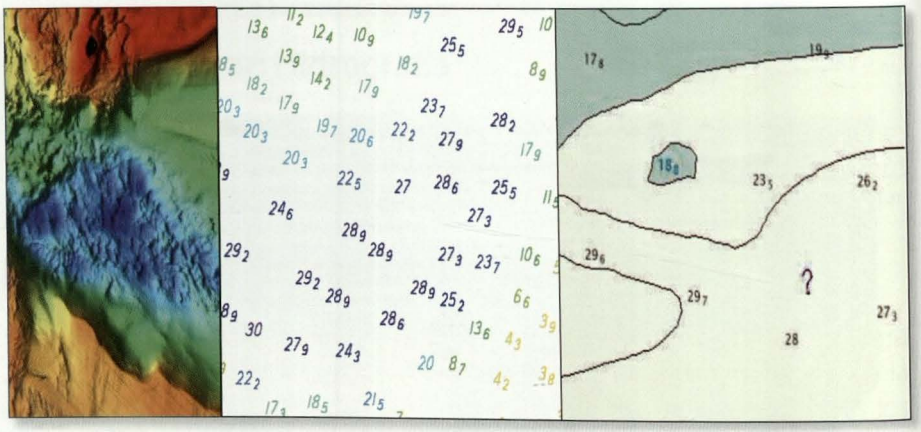


Levantamiento hidrográfico multihaz en el puerto de Puno y diferencias de coberturas de áreas con ecosonda monohaz y multihaz. Fuente Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).

de la marea y garantizar al navegante que éste no encuentre ninguna profundidad menor que las representadas en la carta náutica.

Sonar de barrio lateral

El barrido del sonar, realizada por medio de un equipo remolcado instalado en el casco o en la borda de una embarcación, contribuye a la seguridad de la



Selección de sondajes de levantamiento batimétrico (DHN). Fuente: Caris www.caris.com.

navegación en nuestras aguas y permite realizar levantamientos hidrográficos de orden especial, donde es garantizada la cobertura total al 100 por ciento, así como también para buscar objetos perdidos en el fondo marino (Figura 13).

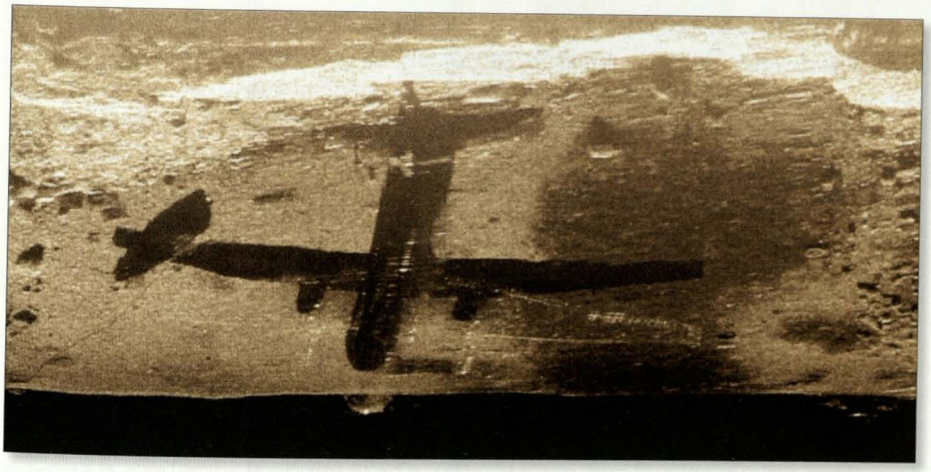
Órdenes de levantamiento

Los cuatro Órdenes del levantamiento son parámetros con estándares internacionales que facultan a las oficinas hidrográficas crear productos para la navegación segura:

Orden especial: éste es el más riguroso de los Órdenes y su uso se destina solamente para aquellas áreas en que es crítica la separación entre la quilla de las embarcaciones y el fondo marino (quilla-fondo). Donde ésta separación es crítica se requiere una búsqueda completa del fondo y el tamaño de los rasgos a ser detectados por esta búsqueda en aguas menos profundas a 40 metros.

Orden 1a: éste orden se destina para aquellas áreas donde la profundidad del mar es mayor que 40 metros y menor que 100.

Orden 1b: éste Orden es apropiado para áreas menos profundas que 100 metros, donde una descripción general del fondo marino es adecuada para el tipo de embarcaciones que se espera transiten por el área. No se requiere una búsqueda completa de dicho fondo, lo que significa que algunos rasgos pueden ser perdidos ya que probablemente no serán detectados.



Aeronave colisionada en el mar, detectada con el sonar de barrido lateral. Fuente *Atlantas Marine* www.atlantasmarine.com.

Orden 2: éste Orden es el menos riguroso y se destina para aquellas áreas donde la profundidad es tal que una descripción general del fondo marino se considera adecuada, no se requiere una búsqueda completa del mismo y están limitados para áreas más profundas que 100 metros.

Recolección de datos

La recolección de los datos va a depender de varios factores. Los requerimientos del estudio, la plataforma y el equipo disponible y el tiempo específico para cada actividad particular determinará la cantidad de datos que se debe recolectar. Una gran cantidad de datos se puede recolectar con la última tecnología de *software* hidrográfico y otras herramientas como el ecosonda de haz múltiple. Se debe notar que la redundancia de los datos y la densidad no son lo mismo, la densidad de los datos es el número de sondajes por unidad de área, mientras que la redundancia se refiere al traslape de los datos recolectados en diferente momento en la misma posición.

Las líneas de levantamiento para estudios con multihaz deben seguir los contornos del fondo del puerto para reducir los cambios en la cobertura del mismo creados por las diferencias de profundidad y para seguridad en la navegación. Sin embargo, cuando se utiliza un equipo de haz simple, las líneas deben correr perpendicularmente a los perfiles de costa, esto ayudará a deter-

minar los cambios en el relieve del fondo e igualmente se debe extremar las medidas de seguridad en áreas cercanas a costa.

Los datos de batimetría devienen de posición y profundidad, en ese sentido son empleadas embarcaciones equipadas con receptores DGPS (midiendo la posición), ecosondas (midiendo la profundidad), sensores de actitud (midiendo el movimiento de la embarcación en los tres ejes). Imprescindible al correcto empleo de los ecosondas, la velocidad de propagación del sonido en el agua.

Procesamiento de datos

El procesamiento de los datos se debe hacer bajo un estricto control de calidad. Los datos hidrográficos[10] son recolectados por sistemas automáticos o convertidos a un formato automático. El proceso final de los datos y el delineado se completan utilizando sistemas de computación a bordo o en oficina. Los datos recolectados son procesados y las zonas con áreas con datos dudosos o con espacios deben ser re-levantados. La mayoría de los sistemas hidrográficos pueden realizar operaciones "en campo", donde se recolecta un dato de estudio, se procesa, delinea o analiza, todo en el campo. Se necesita la planificación del levantamiento para una aproximación integrada que genere la línea base de todas las operaciones en tiempo-real o post proceso con el sistema.

El levantamiento hidrográfico está experimentando cambios fundamentales en la tecnología de la medición. Los sistemas multihaz acústicos y láser aerotransportados[11] ahora proporcionan cobertura y medición casi total del fondo marino con respecto a muestreos anteriores hechos por perfiles batimétricos. Este avance tecnológico ha sido particularmente significativo, ya que los navegantes pueden posicionarse con mayor precisión que con los datos sobre los cuales están basadas las antiguas cartas.

Ciencias del mar: Oceanografía

La Oceanografía estudia los océanos y mares, incluyendo sus procesos biológicos, químicos, físicos y geológicos. Esta ciencia, también llamada "ciencia del mar", Oceanología o "ciencia marina", ha experimentado un gran desarrollo en los últimos años, debido a los avances tecnológicos y al gran interés de la vida marina y sus recursos. Se divide en: Oceanografía Física o

Física Marina, que estudia los atributos físicos de los océanos como la *difusión molecular y turbulenta de las propiedades, las olas, las mareas de superficie e internas, las corrientes*[12]; Oceanografía Biológica o Biología Marina, que estudia las plantas, animales y microbios de los océanos y su relación con el ambiente. Oceanografía Química o Química Marina, que estudia la química de los océanos y su interacción con la atmósfera; y Oceanografía Geológica o Geología Marina, que estudia la geología de los suelos oceánicos, incluyendo las placas tectónicas. Contribuye a la carta náutica con el estudio de corrientes superficiales, mareas, velocidad y dirección del viento, entre otros.

Marea

Es el ascenso y descenso rítmico y alternado de la superficie del océano (o nivel del agua) y de los cuerpos de agua conectados con el océano, tales como: estuarios[13], golfos y canales, que ocurren dos veces al día sobre la mayor parte de la Tierra y que resultan de la atracción gravitacional de la Luna y en menor grado de la del Sol, actuando desigualmente sobre partes diferentes del planeta en rotación.

De la teoría a la planificación

Habiendo tomado conocimiento de la contribución de las ciencias de la tierra y el mar y su aplicación para el levantamiento hidrográfico, pasaremos a mencionar cómo se planifica esta recolección de datos:

Planificación del levantamiento

La planificación de un levantamiento cubre una amplia gama de actividades desde el desarrollo de una idea para un levantamiento dentro de la oficina Hidrográfica y sus Instrucciones Hidrográficas (IH), hasta la planificación de los detalles y la organización de la nave utilizada en el levantamiento. Cubre también el acuerdo interdepartamental a nivel gubernamental, la cooperación diplomática en casos de zonas de frontera y la asignación de recursos.

Un levantamiento comienza mucho antes de que se empiece a recolectar los datos. Algunos aspectos que deben decidirse son: el área exacta del levan-

tamiento, el tipo de levantamiento y escala para determinar las normas de la carta a ser producida, la cobertura del levantamiento (corto o largo plazo), las plataformas disponibles (buques, lanchas, aviones, acuerdos cooperativos), el trabajo de apoyo requerido (fotografía aérea o satelital, geodesia, mareas), los factores limitantes (presupuesto, factores políticos u operacionales, limitaciones de los sistemas de posicionamiento, logística).

Una vez que se han decidido estos aspectos, se revisa toda la información disponible de la zona a levantar. Esto incluye fotografías aéreas, datos satelitales, mapas topográficos, cartas náuticas existentes, información geodésica, información de mareas y cualquier información adicional en beneficio del levantamiento. A partir de aquí, las Instrucciones Hidrográficas (IHs) deben ser recopiladas por el hidrógrafo y editadas para su aprobación. Incluirán: límites del levantamiento, requerimiento de datos y resolución, método de control de posicionamiento junto a la precisión esperada, empleo del sonar, *datum* horizontal y proyección a utilizarse, naufragios en el área, velocidad de sonido, climatología, los datos de transparencia del agua, y datos de levantamientos anteriores, información de los libros de faros, derroteros[14] y de los avisos para los navegantes. Esta planificación debe incluir entrenamiento, *software*, equipos de mantenimiento y sus respectivas actualizaciones, logística, todos los requisitos de la data, programación, seguridad y clima.

La seguridad es la consideración principal, es competencia de la persona que está a cargo de levantamiento evaluar cada situación para descartar situaciones de peligro, si se identifica un riesgo, éste debe tratarse antes de continuar con la actividad. En ese sentido se debe llevar las notificaciones a las autoridades locales / oficina de capitanía de puertos con suficiente antelación para que los navegantes puedan ser informados.

Compilación cartográfica

Contando con la siguiente información el cartógrafo se encuentra listo para producir la carta náutica del área en mención:

- Departamento de Hidrografía: perfil costero, batimetría, selección de sondajes, veriles y bajos y, foto control.
- Departamento de Geomática: restitución fotogramétrica de la carta a realizar.

- Departamento de Señalización Náutica: posición de faros, boyas y ayudas a la navegación.
- Departamento de Navegación: información actualizada del derrotero.
- Departamento de Oceanografía: estudio de corrientes y mareas del área cartografiada.

Definición de carta náutica

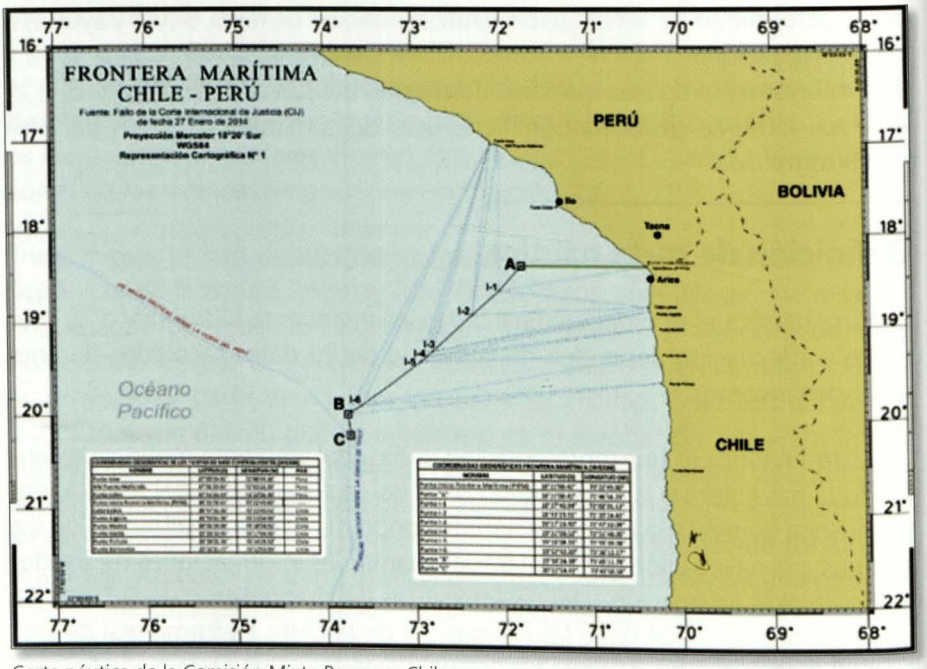
La carta náutica es el producto final de un levantamiento hidrográfico, su precisión y adecuación dependen de la calidad de los datos recogidos durante los levantamientos.

Una carta náutica es una representación gráfica del ambiente marino; presentando la naturaleza y la forma de la costa, las profundidades del agua, la característica general y la configuración del fondo del mar, la localización de los peligros a la navegación, la bajamar y la pleamar, las informaciones de ayudas artificiales a la navegación, y las características del magnetismo de la Tierra. La carta náutica de papel sigue las normas S-4 de la OHI[15]. La forma real de una carta puede variar de una carta tradicional de papel a una carta electrónica.

Una carta electrónica es una versión digital de una carta de papel que introduce una nueva metodología de navegación con capacidades y limitaciones muy diferentes a las de las cartas de papel. La carta electrónica se ha convertido en el equivalente legal de la carta de papel tal como fue aprobada por la Organización Marítima Internacional.

Carta del Limite Exterior, Sector Sur del Dominio Marítimo del Perú

Como resultado de la teoría antes expuesta en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores el personal cartógrafo trabajó la Carta Náutica de la Comisión Mixta Peruano- Chilena (Figura 14) y la Carta Náutica de Límites de la Frontera Marítima Chile Perú (Figura 15), la cual es producto de la teoría explicada en el presente artículo y sintetiza el trabajo de campo y gabinete efectuado por personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.



Carta náutica de la Comisión Mixta Peruano- Chilena.

Conclusiones

Los trabajos de campo y de gabinete han sido realizados en una comisión mixta peruano chilena, por lo que al obtener la aprobación binacional del producto cartográfico final, demuestra el alto estado de alistamiento y de preparación profesional y técnica del personal hidrógrafo participante.

Estos conocimientos técnicos han permitido cumplir el objetivo de establecer nuestros límites marítimos con el vecino país de Chile dentro de las normas internacionales de la OHI y con equipamiento y *software* de última generación.

Es propósito de quien escribe el presente artículo, que se conozca más en detalle la calificación de Hidrografía y Navegación, su trascendencia en la contribución al desarrollo del país y, otorgar a las nuevas generaciones el ímpetu de continuar trabajando imbuidos con el lema de nuestra querida *alma mater*,

mihi cura futuri (nosotros forjamos el futuro), el futuro de nuestra Dirección de Hidrografía y Navegación de nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú y por ende de nuestra patria. Sólo me queda agradecer a Dios y a la Institución por la oportunidad que me brindó de ser Jefe de Brigada de las Líneas de Base de la frontera Sur en el 2004.

Referencias

* Concepto establecido por la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
* Capítulo XII de la agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente y el Desarrollo (UNCED, 1992)
* El nivel medio del mar, en Hidrografía es el NMBSO que es el promedio de la bajamar de las mareas de sicigias que ocurren un día o dos después de la luna nueva o llena, Tabla de Marea 2014, DHN.
* El SP-32 (OHI – 5ta edición 1994).
* La visión estereoscópica, estereoscopía, o visión tridimensional (3D) es cualquier técnica capaz de recoger información visual tridimensional y/o crear la ilusión de profundidad en una imagen.
* Foto control, determinación de coordenadas horizontales y verticales a partir de GPS de puntos existentes en el terreno, identificables en las fotografías aéreas.
* La georeferenciacion consiste en ubicar un objeto y relacionarlo con un sistema de coordenadas de referencia, el utilizado por convención mundial de la OHI es el DATUM WGS84.
* En la ecosonda mono haz la energía acústica es transmitida en un solo haz, utilizando la fórmula Profundidad = Velocidad del sonido en el agua y el periodo que recorre dicha señal (2t).
* La ecosonda multihaz permite cubrir mayores áreas y minimizar los costos de operación, debido a que emiten varios haces angostos de sonido, ordenados como un abanico, que barren el fondo oceánico simultáneamente y aumentan la cobertura espacial.
* El estándar de metadatos que se utiliza es el dado por las normas ISO 19115:2003 "Geographic Information Metadata".
* Utiliza la técnica LIDAR es un acrónimo del inglés Light Detection and Ranging o Laser Imaging Detection and Ranging la cual permite determinar la distancia desde un emisor láser a un objeto o superficie utilizando un haz láser pulsado.
* Las corrientes marinas son masas de agua con desplazamientos propios dentro de los océanos con profundidades diversas y con determinadas direcciones.
* Es la desembocadura en el mar de un río amplio y profundo, e intercambia con éste agua salada y agua dulce, debido a las mareas.
* Un derrotero es una publicación náutica que describe las costas, bajos, señalizaciones (boyas, faros, balizas, etcétera.), perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos y terminales, etcétera., para información del navegante.
* Especificaciones cartográficas de la OHI, edición 4.5.0, octubre 2014.

Referencias

- "A GIS Integration Approach for Dynamically Reconfigurable Surveys", published in *The Hydrographic Journal* in January 1999.
- "GPS *Principi Modalitá* e Tecniche di Posizionamento" A. Cina Celid Prima Ristampa – 2001.
- *Hydrographic Dictionary* S–32 International Hydrographic Organization, Monaco 5th Edition – 2008 "IHO Standards for Hydrographic Survey"S–44 International Hydrographic Organization, Monaco
- "La georeferenziazione delle informazioni territoriali" Luciano Surace Estratto dal *Bollettino di Manuale dell'Ufficiale di Rotta*". Istituto Idrografico della Marina,Genova, Quinta edizione – 1992
- "Topografia" L. Costa Cooperativa Libraria Universitaria – Genova Terza Edizione –1949, 17th Edition 1996
- Adam J. Kerr *Conceptual Model of a Regionally Integrated Data Base For ECDIS*
- Admiralty "Manual of Hydrographic Surveying" Hydrographic Department Admiralty (UKHO), Vol. I (1965) and Vol. II (1970)
- Alam E. Ingham "Sea Surveying" John Wiley & Sons, Inc New York (USA), July 1974 Edition 1/04 2004
- Börje Forssell "Radio navigation system" Prentice Hall International (UK) Ltd, 1991
- Christer Palm "From Manuscript to Printed Chart" International Hydrographic Review, Vol. LX No. 2, July 1982
- General Instructions for Hydrographic Surveys UK Hydrographic Office 11th Section 1968 Admiralty Manual of Hydrographic Surveying Volume 1 UK Hydrographic Office1969 to 1973
- H. Gorziglia "Computer Assisted Cartography at Hydrographic and Oceanographic Service of Chilean Navy"
- IHO, "Manual on Hydrography", Publication C-13, International Hydrographic Organization, Monaco 1st Edition, May 2005.
- IHO "Hydrographic Dictionary" S–32 International Hydrographic Organization, Monaco, 5th edition.
- IHO, "IHO Standards for HydrographicSurvey" S–44 International Hydrographic Organization, Monaco, 5th edition– 2008
- International Hydrographic Review, Vol. LXXII No. 2, March 1995
- L. Costa "Topografia" Cooperativa Libraria Universitaria– Genova, Prima ristampa – 2001
- Lieutenant Eric J.Sipos "NOAA AHB Assurance Inspections for Contract Hydrographic Surveys"
- Luciano Surace "La georeferenziazione delle informazioni territoriali" 1998, Estratto dal "Bollettino di geodesia e scienze affini", 1998
- Luigi Sinapi "Lezioni di Idrografia teorica ed operativa" Napoli, A.A. 2002/2003
- N. M. Anderson "Computer Assisted Cartography in the Canadian Hydrographic Service"
- NOAA Melvin J. Umbach Rockville, Md. "Hydrographic Manual" U.S. Department of Commerce
- NOAA NOS Hydrographic Surveys "Specifications and Deliverables" U.S. Department of Commerce
- Patrick McGlamery "Issues of Authenticity of Spatial Data" 66th IFLA Council and General Conference 2000.
- Russom & H. R. W. Halliwell "Some Basic Principles in the Compilation of Nautical Charts"
- Simo H. Laurila "Electronic Surveying and Navigation" John Wiley & Sons, Inc New York (USA), 1976

- USACE EM 1110-1-1003 "NAVSTAR Global Positioning System Surveying" U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 1st July 2003
- USACE EM 1110-1-1004 "Geodetic and Control Surveying" 1st June 2002 U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington.
- USACE EM 1110-1-1005 "Topographic Surveying"U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 31 August 1994
- USACE EM 1110-2-1003 "Hydrographic Surveying"U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 1st January 2002
- William G. Swisher "National Ocean Survey Automated Information System"

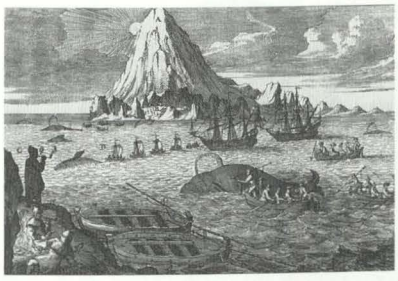




El caso Onassis y la sentencia de la Corte Internacional de Justicia



Capitán de Navío CJ
CARLOS SCHIAFFINO CHERRE



El 27 de enero del 2014, fue un día especial para todos los peruanos, pues teníamos gran expectativa con relación al resultado de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia resolviendo la controversia jurídica respecto a la delimitación marítima entre Perú y Chile. Proceso que se iniciara con la demanda peruana presentada el 16 de enero del 2008 ante el máximo órgano de justicia internacional con sede en La Haya.

El presidente de dicha Corte, magistrado Peter Tomka, efectuó la lectura resumida de los fundamentos de la sentencia. Fue un día histórico para nuestro país, pues se definió de manera inapelable la frontera marítima sur, recuperándose una zona marítima con una extensión aproximada de 50,000 km2. Hay muchos peruanos a quienes debemos reconocer este logro que sería largo enumerar, pues para obtener ese resultado se tuvo que adoptar una política de Estado que trascendió a los gobiernos y coyuntura política, mediante una real unidad nacional. En esa oportunidad, sentimos una emoción adicional, pues en varios párrafos de la lectura y en el propio texto de la sentencia se mencionaba como tema analizado lo que en 1954 se conocería como el "caso Onassis", que había tenido ocasión de investigar con anterioridad. Dicho caso me daría la oportunidad de conocer otros aspectos relacionados con la evolución del Nuevo Derecho del Mar y conocer alguno de sus protagonistas.

La Marina de Guerra del Perú en distintos ámbitos y aspectos ha contribuido a la difusión e implementación de la tesis peruana de las 200 millas que se iniciara en el año 1947. Entre los autores que resaltan estos aportes se destaca el libro del doctor Domingo García Belaúnde[1] que en capítulo titulado "La Marina de Guerra y las 200 millas" resalta su valioso concurso en los siguientes aspectos:



Capitán de navío Ramiro Ramírez de Piérola. De capitán de fragata, fue Capitán de Puerto de Paita en Nov – 1954.

a. Contribución a la redacción y preparación del Decreto Supremo Nº 781, del 1 de agosto de 1947.

b. Constante labor de vigilancia y patrullaje del mar peruano.

c. Acción protectora de las riquezas naturales del mar, de la que es caso saltante el apresamiento de la flota ballenera del magnate Onassis, en 1954.

d. Labor de difusión de los intereses marítimos del Perú mediante diversas publicaciones.

e. La investigación científica en el mar peruano.

f. Activa participación en la delegación peruana en las tres conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Cuando me desempeñaba en la oficina de Asesoría Jurídica de la Comandancia General de la Marina, que quedaba en el anterior local de la Avenida Salaverry-Jesús María, en año 1995, era teniente primero, me anunciaron por el teléfono interno que me buscaba el comandante Ramírez. Conforme a los lineamientos del Jefe de la Asesoría Jurídica ejercida por el entonces capitán de fragata Hernán Ponce Monge, quien llegó al cargo de contralmirante y actualmente es presidente de la Fiscalía Suprema Militar Policial se atendía al personal naval que lo requería, ya sea en actividad o en retiro, por lo que hice saber que lo recibiría.

Cuando el visitante entró a la oficina acompañado de su hija Nora Ramírez Baigorria, note que era una persona mayor, y me comenzó a hablar de una manera efusiva que inicialmente me preocupó, y levantando en su mano derecha una *Revista de Marina*, que me era particularmente conocida. Iniciada sus palabras, me fui percatando que se refería al artículo que escribí en el año 1995 titulado "La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis"[2].

La sanción que impuso la Autoridad Marítima de Paita con la Resolución de Capitanía del 26 de noviembre de 1954, fue de USD 3'000,000.00 (Tres Millones de Dólares), pagado íntegramente por el representante en Lima de Lloyd's de Londres, entidad que aseguraba la flota de Onassis.

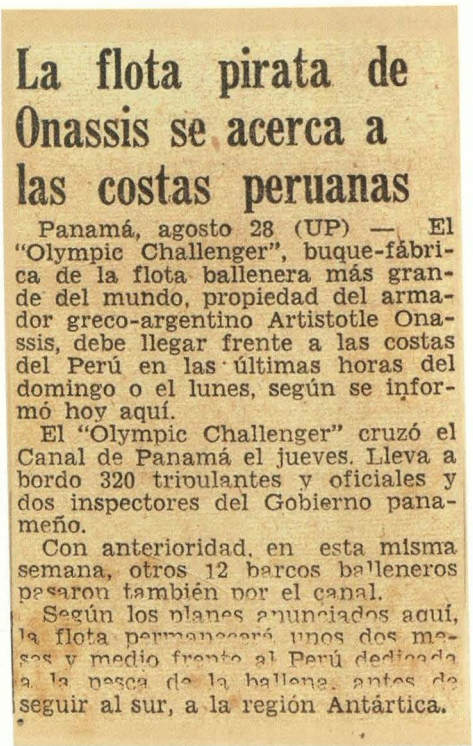
Al decirme que era el capitán de navió (r) Ramiro Ramírez de Piérola, recordé que fue el capitán de fragata que en 1954 ejerció como Capitán de Puerto de Paita y me quedé enorme y gratamente sorprendido, ya que sólo conocía de él por la revisión de su legajo administrativo. A su vez sentí un gran orgullo y satisfacción, pues estaba conociendo en persona al oficial superior que en noviembre de ese año, recibió a la flota ballenera capturada en un operativo con buques de la Marina de Guerra del Perú, asumiendo la responsabilidad de llevar a cabo el proceso administrativo sancionador (sumaria) contra los propietarios/armadores de la flota ballenera de Aristóteles Onasiss. Esa flota había ingresado al dominio marítimo peruano sin autorización y efectuado una caza ilegal de más de 2,000 ballenas que las procesaba industrialmente en el mar con el buque factoría *Olimpic Challenger* que también había sido decomisado.

La sanción que impuso la Autoridad Marítima de Paita con la Resolución de Capitanía del 26 de noviembre de 1954, fue de USD 3'000,000.00 (Tres Millones de Dólares), pagado íntegramente por el representante en Lima de Lloyd's de Londres, entidad que aseguraba la flota de Onassis.

Él me indicaba, de una manera muy emotiva que cómo yo había podido en el artículo referirme a datos no sólo del caso en sí mismo, sino respecto a su persona, con detalles sobre su carrera naval hasta mencionando su retiro en 1970, resaltando sus servicios por más de 40 años. Le explique que había recurrido a su expediente administrativo obrante en el archivo de la Jefatura de Expedientes y Pensiones, para poder dar a conocer a un actor principal de un hecho que fue

trascendente en la historia del Perú, que también influiría en el desarrollo del denominado nuevo Derecho del Mar y la difusión de la tesis peruana de las 200 millas marinas. Hoy en día la referida intervención naval, tiene mayor connotación por haber sido materia de evaluación y análisis por la Corte Internacional de Justicia (CIJ).

En la preparación y en la construcción del caso para su presentación ante la Corte en La Haya y el resultado final, hubo muchos actores. Entre ellos, el agente y coagente ante la Corte Allan Wagner Tizón y José Antonio García Belaunde respectivamente, los especialistas en derecho del mar como los embajadores Juan Miguel Bákula Patiño, Manuel Rodriguez Cuadros, Gustavo Meza Cuadra y el doctor Juan José Ruda.



La flota pirata de Onassis se acerca a las costas peruanas

Panamá, agosto 28 (UP) — El "Olympic Challenger", buque-fábrica de la flota ballenera más grande del mundo, propiedad del armador greco-argentino Artistotle Onassis, debe llegar frente a las costas del Perú en las últimas horas del domingo o el lunes, según se informó hoy aquí.

El "Olympic Challenger" cruzó el Canal de Panamá el jueves. Lleva a bordo 320 tripulantes y oficiales y dos inspectores del Gobierno panameño.

Con anterioridad, en esta misma semana, otros 12 barcos balleneros pasaron también por el canal.

Según los planes anunciados aquí, la flota permanecerá unos dos meses y medio frente al Perú dedicada a la pesca de la ballena, antes de seguir al sur, a la región Antártica.

"El Comercio" 29 de Agosto de 1954.

Una mención especial cabe hacer a la ministra consejera Marisol Agüero de quien ha reconocido ser "la verdadera heroína de esta epopeya"[3] en palabras del agente ante la CIJ. Ella fue una importante investigadora e impulsora de la posición peruana, desde que era alumna de la Escuela Diplomática y elaboró su tesis de graduación sobre la problemática fronteriza marítima, después se perfeccionó con diversos cursos internacionales.

A dicha ministra, tuve la oportunidad de conocerla en el año 1991 cuando era tercera secretaria en el Ministerio de Relaciones Exteriores y me encontraba laborando en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), cuando fui designado por su director el Vicealmirante Walter Indacochea Queirolo para participar en un Seminario Internacional sobre Contaminación Marítima organizado por la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) a realizarse en Quito - Ecuador. La doctora Agüero era la coordinadora del Sector Relaciones Exteriores con la CPPS de la que ahora es integrante representando a nuestro país. En ese año de 1991, en las reuniones que tuvimos, me hizo conocer sobre la

problemática de nuestras fronteras marítimas y pude apreciar la fortaleza de sus investigaciones.

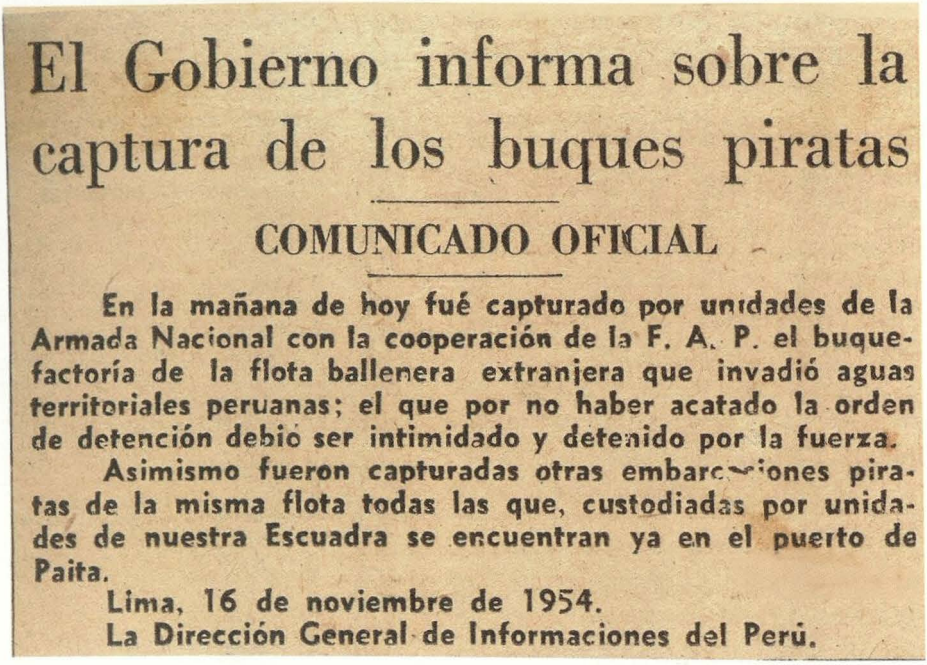
La presencia y aportes de la Marina de Guerra del Perú también han sido trascendentales a través de personal naval tanto en actividad como en retiro. Se ha reconocido como un precursor de la posición peruana al vicealmirante Guillermo Faura Gaig, estudioso y profundo conocedor de la temática en fronteras marítimas, lo que plasmó en 1977 en su libro titulado *El mar peruano y sus límites*, siendo el pionero en identificar la necesidad de definirlas.

La presencia y aportes de la Marina de Guerra del Perú también han sido trascendentales a través de personal naval tanto en actividad como en retiro. Se ha reconocido como un precursor de la posición peruana al vicealmirante Guillermo Faura Gaig, estudioso y profundo conocedor de la temática en fronteras marítimas, lo que plasmó en 1977 en su libro titulado *El mar peruano y sus límites*, siendo el pionero en identificar la necesidad de definirlas.

Su aporte fue considerado en la nota diplomática de la Embajada del Perú en Santiago al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile Nº 5-4-M/147 de fecha 23 de mayo de 1986, que fue conocido como el Memorándum Bákula, documento que fue el primero a nivel oficial de presentar la posición peruana. El contralmirante Hugo Verán Moreno ha publicado un resumen de dicho libro con el artículo titulado "Evaluación del contenido de la obra *El Mar Peruano y sus Límites* – 1977"[4], en el que se ratifica la importancia para en el sustento técnico de la posición peruana. En dicho libro incluso se presenta un mapa que grafica la situación de los límites por definir en ese entonces, que a su vez fue un referente para la cartografía que sustentara la demanda peruana.

Cuando se desempeñaba como Comandante General de la Marina el vicealmirante Carlos Gamarra Elías, a la Marina se le encargó reunir toda la información relacionada directa e indirectamente a la pretensión peruana, disponiendo el mismo que Comandancia General de la Marina se hagan todos los esfuerzos necesarios, y entre ellos los antecedentes documentales relacionados con la captura en noviembre de 1954 de la flota ballenera del magnate Onassis. El esfuerzo de búsqueda dio resultados, revisando personalmente el almirante Gamarra toda la información que debía remitirse al Ministerio de Relaciones Exteriores.

En una conversación con el embajador José García Belaunde, comentando la sentencia y las referencias al caso Onassis, me indicó que fue argumentado por



El Gobierno informa sobre la captura de los buques piratas

COMUNICADO OFICIAL

En la mañana de hoy fué capturado por unidades de la Armada Nacional con la cooperación de la F. A. P. el buque-factoría de la flota ballenera extranjera que invadió aguas territoriales peruanas; el que por no haber acatado la orden de detención debió ser intimidado y detenido por la fuerza.

Asimismo fueron capturadas otras embarcaciones piratas de la misma flota todas las que, custodiadas por unidades de nuestra Escuadra se encuentran ya en el puerto de Paita.

Lima, 16 de noviembre de 1954.

La Dirección General de Informaciones del Perú.

"El Comercio" 17 de noviembre de 1954.

el Perú ante la CIJ para acreditar que la normativa al año 1954 tanto nacional, como los pactos celebrados con Chile y Ecuador no tuvieron una finalidad de arreglo de asuntos fronterizos, sino de protección de los recursos del ámbito marítimo ante ingreso indebido de flotas extractivas extranjeras. Ahí radica la importancia de la Resolución del 24 de noviembre de 1954 que expidiera el Capitán de Puerto de Paita, firmada por el entonces capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola.

El caso de la captura de la flota Onassis, ahora no sólo es un hecho histórico, un antecedente en la formación del nuevo Derecho del Mar, fue considerado en textos de formación académica, sino también forma parte de la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia.

A quien debemos agradecer la difusión del caso Onassis, es al doctor Eduardo Ferrero Costa, ex-Ministro de Relaciones Exteriores, experto en asuntos internacionales, promotor del nuevo Derecho del Mar y de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), así como docente universitario, autor de textos como *El Nuevo Derecho del Mar. El Perú y las 200 millas*, y quien también integró el equipo de asesores de la controversia jurídica ante la CIJ.

Él fue el primero en incorporar el caso a un texto universitario, considerando la transcripción íntegra de la resolución del Capitán de Puerto del 26 de noviembre 1954, en los materiales de enseñanza elaborados en la década del 70 para el curso de Derecho Internacional Público que dictaba en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica. Luego otros autores lo harían.

"... cuando nos enseñó el curso de Derecho Constitucional, quien nos explicaba los antecedentes del debate constitucional que llevaron al artículo 98 de la Constitución de 1979, relacionado al dominio marítimo sobre las 200 millas".

Justamente, esa bibliografía elaboraba por el doctor Ferrero, me permitió en el año 1982, cuando llevaba el curso de Derecho Internacional Público, conocer el ya denominado "caso Onassis" que desde un primer momento me llamó la atención. A ello se sumaron los conocimientos que tuvimos el privilegio de recibir del doctor Domingo García Belaúnde cuando nos enseñó el curso de Derecho Constitucional, quien nos explicaba los antecedentes del debate constitucional que llevaron al artículo 98 de la Constitución de 1979, relacionado al dominio marítimo sobre las 200 millas. Gracias a sus enseñanzas me quedó claro que el Decreto Supremo N° 781 del 1° de agosto de 1947 que por primera vez declarara las 200 millas de dominio y jurisdicción, no tuvo una finalidad de ampliar el mar territorial a esa distancia, sino fundamentalmente de proteger los recursos naturales vivos y no vivos del espacio marítimo.

Ello fue considerado por la Asamblea Constituyente de 1979, al elaborarse por consenso un texto constitucional que a futuro no impidiera que nuestro país se incorporara al tratado que en ese momento estaba siendo negociado dentro de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Esa III Conferencia se inició en 1973 y culminó en 1982 cuando se adoptó el texto final de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) conocida también como Constitución de los Océanos. En el libro *Mar y Constitución* del doctor Domingo García Belaúnde se brinda todos los antecedentes históricos y el debate constitucional para llegar a la redacción que tuvo la Constitución de 1979 en lo referido al dominio marítimo, no recogiéndose las propuestas de un mar territorial de 200 millas. Asimismo, debe resaltarse que la Constitución de 1993 mantiene esa misma finalidad conforme lo ha sustentado el citado jurista en su obra *Constitución y Dominio Marítimo*,



El Comercio 17 de noviembre de 1954.

texto en que se menciona como fuente bibliográfica el artículo de la *Revista de Marina* de 1995 sobre el "caso Onassis", lo que es para mí como abogado y marino una gran satisfacción.

Respecto al caso Onassis, aún hay varios aspectos por profundizar, investigar y difundir como por ejemplo, las coordinaciones entre el Gobierno, la Cancillería y el Ministerio de Marina efectuadas en 1954, detallar en qué forma se desarrolló el operativo de captura del buque factoría Olympic Challenger, y sus barcos que lo abastecían. Sobretodo datos de los marinos peruanos que tripulaban el B.A.P "Aguirre", B.A.P "Rodríguez", entre otros. Los libros de bitácora que registraron día a día todo lo acontecido, se encuentran en el Archivo Histórico de la Dirección de Interés Marítimos. Asimismo la biblioteca del Instituto Histórico Marítimo conserva noticias nacionales e internacionales de la época, pues fue un caso con resonancia mundial.

Fue así como un tema que conocí académicamente antes de ingresar a la Marina, distintas circunstancias me permitieron profundizar y seguir encontrando información en la que se pudo corroborar lo realizado por nuestros marinos en 1954, junto con destacados hombres de mar que ayudaron enormemente a que nuestro país hiciera respetar normas nacionales e internacionales sobre protección de su dominio marítimo, y evitar la caza indiscriminada de ballenas.

"Nunca me pude imaginar que a uno de los protagonistas de un hecho histórico a cuyo conocimiento accedí de universitario, el destino me permitiera conocerlo directamente y en el Hospital naval despedirme de él. Una situación que marcó mi vida para siempre".

Aún hay muchos aspectos por resaltar en la temática del Derecho del Mar, que acreditan lo hecho por nuestros marinos para consolidar la tesis de las 200 millas, que nació como una propuesta de tres países (Perú, Chile y Ecuador) cuando adoptaron en 1952 una política marítima común de defensa internacional de sus recursos naturales. Ello contribuiría enormemente a romper con los antiguos paradigmas del antiguo Derecho del Mar y llegar a construir jurídicamente el Derecho del Mar Contemporáneo.

En los cursos de Derecho Internacional Público y Derecho Internacional Marítimo que dictamos a los jóvenes oficiales y cadetes de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP) y Escuela Naval respectivamente, resaltando lo aportado por la Marina en la formación del Derecho del Mar moderno, y especialmente el "caso Onassis".

El haber conocido en vida, y con mucho orgullo, al capitán de navió Ramiro Ramírez de Piérola, fue muy importante en nuestra carrea naval, transmitiéndome sus vivencias y amistad.

Nunca me pude imaginar que a uno de los protagonistas de un hecho histórico a cuyo conocimiento accedí de universitario, el destino me permitiera conocerlo directamente y en el hospital naval despedirme de él. Una situación que marcó mi vida para siempre.

Asimismo, junto con el capitán de navió Jorge Guerrero Lan Presidente de la Asociación Pro-Marina, promovimos se reconociera en vida al comandante Ramírez de



Dos de las naves capturadas por la Marina y la FAP. Tema conmocionó a la prensa. Fuente: *Caretas.*

Piérola por su gran aporte en el "caso Onassis", no solo trascendente en 1954 sino en el caso que resolviera la CIJ a favor del Perú. Queda aún la identificación y reconocimiento a quienes participaron en la planificación del operativo e integraron las unidades navales que ejecutaron la captura entre ellos el Comando y tripulación de los B.A.P Aguirre y Rodriguez. Y sumar otras intervenciones navales, que de manera real y concreta hicieron respetar la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas.

En las memorias del embajador José Antonio García Belaunde *El largo camino a La Haya* publicadas por el diario *El Comercio* el día miércoles 29 de enero 2014, con valiosa información se hace referencia a que para preparar la demanda se discutía que no estar incorporados a la CONVEMAR podría ser una desventaja ante la CIJ, y que efectivamente fue explotada por los demandados tanto en la fase escrita

como oral. Sin embargo, se consideró que por la costumbre internacional que es fuente de derecho y que la Corte toma en cuenta según su Estatuto, el articulado de dicha Convención era aplicable. Más aún cuando las CIJ al resolver el caso Nicaragua-Colombia, dejó el precedente que sea parte o no un país de ese tratado sus disposiciones son obligatorias, justamente por la costrumbre internacional.

Es necesario elaborar un estudio sistemático sobre la activa participación del Perú en la formación del Derecho del Mar contemporáneo, que de una manera integral y recogiendo distintas perspectivas – ya que es un tema multidisciplinario- consolide los antecedentes históricos, situaciones fácticas y aportes doctrinarios efectuados por distintas instituciones y personalidades.

La Marina es parte consustancial de esa historia, siendo un actor importante, ya sea interviniendo operativamente, así como realizando distintas actividades de difusión y edición de textos. Ello debe continuar y ser reforzado mediante alianzas estratégicas con otras instituciones. Las bibliotecas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Dirección de Hidrografía, Escuela Superior de Guerra Naval, el Archivo Histórico de la Dirección de Intereses Marítimos y de la Comandancia General de la Marina, tienen una fuente documental de gran valor. Es de resaltar la difusión que efectúa el Instituto Histórico Marítimo mediante conferencias y ediciones relacionadas con temas marítimos y jurídicos, en adición a su valioso patrimonio bibliográfico.

El año 2014 será siempre recordado por la sentencia de la CIJ que amplió la soberanía y jurisdicción marítima. Asimismo coincidentemente por el 60° aniversario de la captura de la flota ballenera de Onassis y el ejercicio de la autoridad marítima a través de expedición de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita que impuso la sanción económica.

Junto al Gran Almirante Miguel Grau Seminario, "Peruano del milenio", hay hombres que integraron nuestra Marina a quienes debemos perpetuar en la memoria institucional y hacer aplicable el lema de formación naval: "Seguid su ejemplo". Ellos dieron la base y aportes para que el Mar Grau se extendiera con más de 50,000 km^2.

Referencias

1. García Belaúnde Domingo; *Mar y Constitución*, Universidad de Lima 1984, pág. 125-126.
2. *Revista de Marina*, Edición Nº 3, año 1995, págs. 9-18.
3. Sifuentes Marco / Riepl Martín; *El Último Cartucho-Cómo ganamos 50.000 Km^2 de Mar*, Editorial Planeta 2014, pág. 7.
4. *Revista de Marina* año 107 / número 1-2014, págs. 93 al 97.



Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro



Contralmirante
JOSÉ G. GARCÍA VALDIVIESO

> "La imaginación es más importante que el conocimiento".
> Albert Einstein

Según la Organización de las Naciones Unidas, existen en la actualidad 193 países, muchos de los cuales por diferentes razones que no son del caso discutir, son totalmente inviables, es decir, no tienen la capacidad de ser para sus respectivas poblaciones autosuficientes ni en alimentación, ni en energía, ni tampoco pueden proveer las condiciones mínimas necesarias de salubridad para las mismas. Sin embargo, todas ellas de alguna manera han alcanzado el *estatus* de Nación, ya que reúnen los requisitos que ello demanda, ser una estructura de poder que se asienta sobre un determinado territorio y pueblo, contando con los tres elementos organizativos básicos: la administración, las Fuerzas Armadas y la hacienda. Queda por tanto, perfectamente establecido que lo que legítima el poder del Estado es el derecho, entendiéndose éste como el orden jurídico que regula el funcionamiento de las instituciones y el cumplimiento de las leyes por las que debe regirse la sociedad, comprendiéndose que ella está por encima de todos los individuos, grupos e instituciones.

Finalmente, debemos citar que dentro de estos 193 países existe un numeroso grupo de avanzada, algo así, como una gran locomotora que va mostrando el camino que debe transitarse, a fin de poder cumplir a cabalidad con el fin

supremo del Estado, cual es el bienestar general y la seguridad integral, donde la primera implica el desarrollo y la segunda las condiciones de paz y tranquilidad necesarias para que éste se dé. A los de dicho grupo se les denomina países desarrollados; a los que le siguen, los en vías de desarrollo, habiendo aparecido hace poco la denominación de emergentes, pero todos aplicando en alguna medida el planeamiento estratégico.

Desde que el hombre es un ser pensante por excelencia, aun en sus inicios, dicha capacidad se manifestaba inherente a su naturaleza y actuaba en función de sus necesidades, por tanto, incipientemente, no solo pensaba, sino que planeaba sus acciones.

Decididamente, tanto el planeamiento en sí, como la globalización, nacen y vienen acompañando al ser humano desde su aparición como ente sobre la faz de la Tierra. Desde que el hombre es un ser pensante por excelencia, aun en sus inicios, dicha capacidad se manifestaba inherente a su naturaleza y actuaba en función de sus necesidades, por tanto, incipientemente, no solo pensaba, sino que planeaba sus acciones. Con el transcurso del tiempo y en función de la evolución del pensamiento en sí mismo, del aprendizaje y con el apoyo de la ciencia y la tecnología, se alcanzan los niveles actuales, donde gracias a la prospectiva, al análisis de tendencias y al auxilio de otras ciencias conexas, nos atrevemos a construir los futuros posibles, consecuencia de los escenarios a construir y al establecimiento de la "visión" a alcanzar, con la finalidad de recrear anticipadamente las acciones a desarrollar con certeza y exactitud para alcanzar el bien deseado.

En cuanto a la globalización, es pertinente dejar sentado el hecho de su existencia por siempre, al igual que el planeamiento; la diferencia estriba que en épocas pretéritas ella solo se realizaba en lo que se denominaba el mundo conocido y a la velocidad imperante en las comunicaciones de la época. Justamente, el cambio de dicha velocidad de las comunicaciones, así como, su realización en tiempo real, han permitido el concepto presente de globalización, concepto que será superado con un mayor avance tecnológico, no infiriéndose cómo serán las mismas cuando el futuro nos alcance.

La finalización de la Segunda Guerra Mundial dio un nuevo aire a todo lo relacionado con planeamiento, planificación y otros nombres afines, para final-

mente recalar en el de planeamiento estratégico actual. A nivel mundial, dentro de los dos bloques formados a consecuencia del fin de la guerra, se dio, por un lado, el planeamiento quinquenal soviético, que fundamentalmente planificaba con miras a alcanzar en un plazo establecido determinadas metas o niveles de producción o rendimiento; del otro, Estados Unidos de América, el gran propugnador de la planificación, quien durante el rescate de Europa con el plan Marshall, otorgaba la ayuda correspondiente solo a quienes presentaban sus planes nacionales. Posteriormente, en el año 1961, el presidente John F. Kennedy, con la creación de la Alianza para el Progreso, proyectó una inversión de 20 mil millones de USD, en un lapso de cuatro años; este programa contemplaba la ayuda en los campos económico (limitación de la inflación, mejora de la balanza de pagos, etc.); político (defendiendo la formación de sistemas democráticos bajo el principio de la autodeterminación de los pueblos) y, social (educación, sanidad, vivienda, etc.). Inicialmente dentro de la Organización de Estados Americanos (OEA), el Consejo Interamericano Económico y Social (CIES), era el encargado de coordinar la ayuda financiera, revisión de los planes y proyectos de la Alianza remitidos por los países. El citado programa fracasó como consecuencia del asesinato del presidente Kennedy, cuyos sucesores limitaron la ayuda financiera y distorsionaron los fines del mismo. De otro lado, el Banco Mundial, firme creyente de la planificación, exigió planes como condición para otorgar sus créditos, dedicándose más a capacitar y editar manuales sobre técnicas de planificación.

Finalmente, cual Diógenes moderno, aparentemente se vislumbra una luz al final del túnel, con la dación del Decreto Legislativo Nº 1088 del 27 de junio de 2008, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), estableciéndose la finalidad, estructura, objetivos y funciones del planeamiento estratégico.

A nivel nacional, el Instituto Nacional de Planificación (INP), nace con la Ley 14220 del 19 de octubre de 1962, como consecuencia de la Alianza para el Progreso. El primer plan correspondió al Gobierno del presidente Belaunde, para el periodo 67-70. Dicho plan no prosperó, pues fue bloqueado en su oportunidad por el Congreso de la República. Un segundo plan correspondió al

periodo 71-75, durante la primera parte del Gobierno militar, entrando luego el en un proceso de cuasi hibernación, hasta el primer Gobierno de Alan García, en que se emitió el plan 86-90, plan que fue relegado a partir del 87, como consecuencia de la grave crisis económica generada.

Finalmente, cual Diógenes moderno, aparentemente se vislumbra una luz al final del túnel, con la dación del Decreto Legislativo Nº 1088 del 27 de junio de 2008, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), estableciéndose la finalidad, estructura, objetivos y funciones del planeamiento estratégico. Sin embargo, dicha luz se vuelve difusa por lo complejo y enrevesado de la Ley en sí, donde la parte más importante, la técnica–profesional, ha sido relegada, hasta perderse de vista el objetivo fundamental que debe tener todo proceso de planeamiento, especialmente si de planeamiento estratégico se trata.

A la fecha, el CEPLAN ha estado dirigido por tres profesionales y en todo este tiempo, hasta donde se tiene conocimiento, ha publicado dos planes, el primero de ellos denominado Plan Perú 2021 (Plan Estratégico de Desarrollo Nacional), cuya primera edición data de marzo de 2010 y consta de 208 páginas; la segunda publicación se denomina Plan Bicentenario (El Perú hacia el 2021), cuya primera edición está fechada en julio de 2011 y consta de 265 páginas. Lo paradójico de estas publicaciones es que la "visión" obtenida es 100 por ciento igual; y por otro lado, que la misma está expresada en términos de presente, lo que permite inferir que nos hallamos en el año 2021 y que hemos alcanzado los buenos deseos expresados en la misma, buenos deseos, consecuencia de una tormenta de ideas, más que de un análisis completo de la problemática. Finalizo estos breves comentarios dejando sentado que, geopolíticamente, todo ente debe ser tratado como un ser vivo, quiere decir que tiene un proceso de desarrollo natural por lo que nace, crece, se desarrolla, evoluciona y muere si no es retroalimentado permanentemente para evitar el colapso. Asimismo, debe tenerse en cuenta que somos parte de un sistema mayor, por ello nuestro análisis debe visar permanentemente la evolución mundial, no constriñéndose en exclusiva al ámbito regional y/o nacional.

A continuación de esta breve introducción, pasaremos a tratar lo relacionado específicamente con el planeamiento estratégico, entendiéndose este como el camino trazado y que debemos seguir para alcanzar nuestro futuro, el cual no es otra cosa que la "visión" establecida como consecuencia del estudio prospectivo de las diferentes fuerzas impulsoras y sus variables, estudio que a su vez permite construir los diferentes posibles escenarios al horizonte establecido.

Dado que la política en su más simple acepción es "el qué hacer", y la estrategia "el cómo hacer", el planeamiento estratégico es el que nos llevará al futuro y a la modernidad, el cual contiene una excepcional ventaja para la sociedad: no puede ser cambiado a capricho del gobernante de turno, ni tampoco permite que el candidato nos ilusione con cantos de sirena, a los que nos tienen acostumbrados hasta que alcanza el poder; tampoco podrá caer en tentaciones que lo lleven a situaciones similares a las que hoy vivimos, gracias al circo mediático que se publicita, para luego llegar a la situación de no existir delito ni falta punible. Lo único fuera de contexto que podrá hacer, tal como lo manifiesta el filósofo inglés Buffon, es imponer su estilo, ya que, según él, "el estilo es el hombre".

El planeamiento estratégico parte por el hecho necesario de analizar y establecer la situación actual, o sea, dónde y cómo nos encontramos.

El planeamiento estratégico parte por el hecho necesario de analizar y establecer la situación actual, o sea, dónde y cómo nos encontramos. Luego, es imprescindible fijar un horizonte, el cual no es otra cosa que el futuro posible que vamos a construir, hacia dónde nos dirigimos, para poder determinar con una apreciable certeza qué vamos a ser cuando alcancemos tal fecha.

Después de mucho cavilar al respecto, e independientemente de cualquier otra consideración, en mi concepto, dicho horizonte debe encontrarse a 15 años del punto de partida, sobre todo en nuestro caso, porque encierra tres periodos de gobierno de un lado y, de otro, porque está en el límite de encuentro entre la imaginación creadora y el avance tecnológico.

Otra gran ventaja del planeamiento estratégico es que, al constituir este un proyecto nacional al horizonte establecido, hace innecesaria la presentación de los famosos planes de gobierno, que mayoritariamente son extemporáneos, llenos de inexactitudes y promesas imposibles de cumplir por irreales, amén de incluir lemas publicitarios que tienen llegada pero no definen; es decir, cuesta mucho comprender lo que pretenden sea su significado, si lo tuvieren; y, finalmente, son aburridos, tanto por su falta de conocimiento de la realidad del país, como por su falta de creatividad.

Determinada la situación actual, y establecido el horizonte, procedemos a enumerar las fuerzas impulsoras a considerar, las cuales podrían variar en cada

caso particular. Estas son aquellas del entorno tanto interno como externo, que ejercen influencia en el desarrollo del país y que pueden acelerar o retardar su desarrollo, permiten también establecer, en función de los intereses comunes, sean estos iguales u opuestos, la distancia y/o posibilidad de algún tipo de conflicto.

Economía global, globalización y finanzas.- Dinamismo y crecimiento, crisis y capacidad de recuperación, ciclos, influencia de la manipulación de los recursos económicos y financieros, monopolios y oligopolios.

A continuación enumeramos las fuerzas impulsoras, sin que el orden de las mismas establezca algún tipo de prioridad entre ellas, ni tampoco que las mismas sean limitantes en el proceso; ello depende del planificador. El objetivo es el de establecer los elementos que actúan e interactúan, a fin de condicionar la situación y sus posibles resultados, identificando y evaluando sus características:

Demografía.- Deben definirse primero los conceptos relativos al tema, a fin de enumerar las variables pertinentes, su importancia estriba en que permite determinar la ocupación del territorio y el uso y empleo del mismo:

Educación.- Mayoritariamente, se considera ésta como una de las "n" variables a tratar en demografía, sin embargo, por ser para ngentes recursos que tiene el país y que deben ser racionalmente explotados en armonía con el ambiente; recursos tales como: agricultura, agua, energía, pesca, fauna, flora, clima, humedales, ecología, ambiente, etcétera.

Ciencia y tecnología.- Debemos considerar las variables relacionadas con: modificación genética, investigación y desarrollo, biotecnología, nanotecnología, medicina homeopática e hiperbárica, perfil del genoma, otras tecnologías intermedias, desarrollo de drogas y terapias, internet, redes sociales, entre otros.

Economía global, globalización y finanzas.- Dinamismo y crecimiento, crisis y capacidad de recuperación, ciclos, influencia de la manipulación de los recursos económicos y financieros, monopolios y oligopolios.

Gobernabilidad nacional e internacional.- Gobernabilidad, cooperación internacional, agenda para la cooperación internacional, narcotráfico, terrorismo, tráfico de personas, contrabando, medios de prensa y su influencia, acciones sicológicas, manipulación de la información, etcétera.

Conflictos futuros.- Internos y externos, organismos internacionales y nacionales y su influencia, terrorismo transnacional, conflictos entre Estados, carteles, mafias, ONG's, principalmente.

Rol de las potencias de primer orden y cómo se relacionan con nosotros.

Situación de las potencias emergentes y su relación con nosotros.

Organismos internacionales: ONU, OEA, CIDH.

Otras organizaciones: Asean, organizaciones fundamentalistas, BRIC's, G-8, G-7, G-20, Unasur, Nafta, CAN, Mercosur, OPEP, Pacto Amazónico, Alianza del Pacífico, entre otros.

Inventario de los países de interés y sus relaciones con nosotros e interrelaciones

Luego de la determinación de las fuerzas impulsoras debemos establecer aquellos elementos variables que actúan dentro del campo de acción de cada una de ellas, teniendo en consideración que, además, dichas variables interactúan entre sí. A continuación, como ejemplo se expone el listado de las variables que actúan dentro de la fuerza impulsora Demografía, sin que ellas sean limitantes:

Explosión demográfica.
Migración.
Inmigración.
Salud.
Mortalidad infantil.
Trabajo.
Vivienda.
Energía.
Transportes.
Criminalidad.
Ocupación territorial.
Salubridad (agua y desagüe).
Infraestructura urbana (megalópolis, hacinamiento).

Alimentación.

Sistemas previsionales.

Patrones de envejecimiento de la población.

Calentamiento global.

Contaminación ambiental.

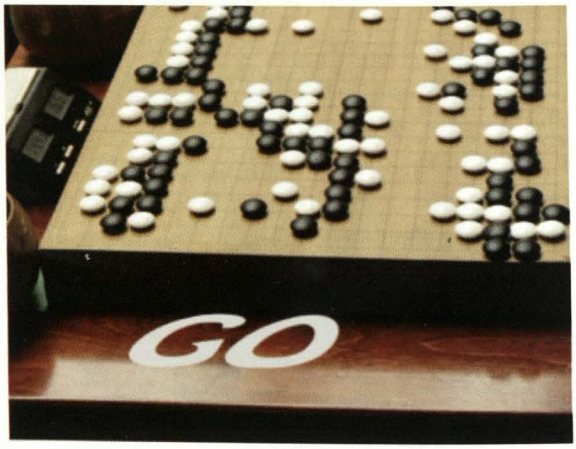
Seguridad (Interna {seguridad ciudadana, seguridad industrial, Defensa Civil, OIT} y externa {defensa, disuasión, relaciones exteriores}).

Vertebración del país (Infraestructura de comunicaciones: terrestre, aérea y acuática "mares, ríos, lagos y lagunas").

Deporte.

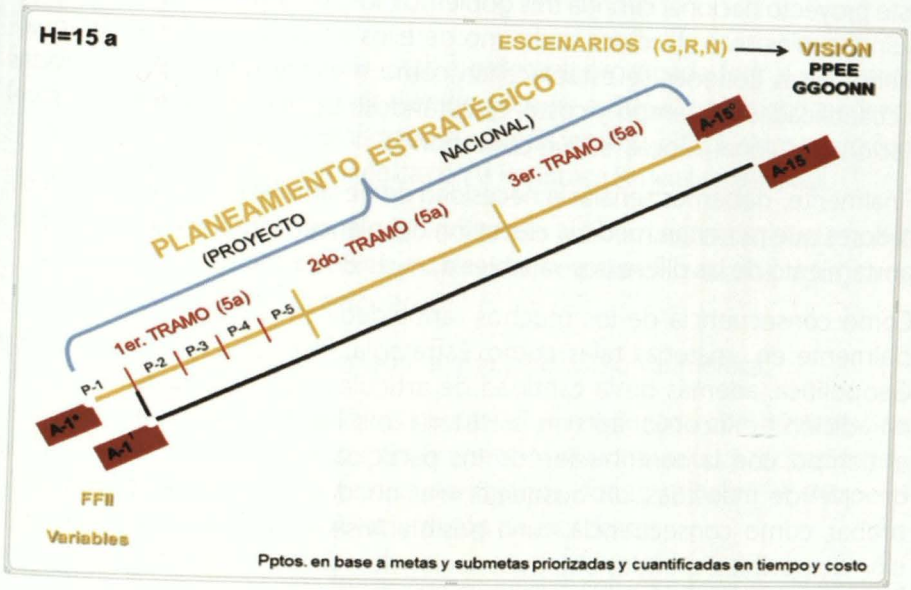
Cultura.

Otros.



Una vez establecidas y trabajadas prospectivamente las diferentes variables, se deben enunciar las probables condiciones futuras del planeamiento al horizonte predeterminado, definiendo su valor dentro de los niveles global, regional y nacional. En este punto debemos ser consecuentes con lo que deseamos obtener, ya que, teóricamente, deberían trabajarse tres matrices con relación a los escenarios: optimista, probable y pesimista; sin embargo, por consideraciones prácticas y de tiempo, es suficiente con trabajar la matriz probable. Los tres escenarios definidos nos permitirán a su vez visualizar el conjunto panorámico de los objetivos que se alcanzarán al desarrollarse el planeamiento estratégico; el cual será actualizado permanentemente, como consecuencia de la continua supervisión de la acción planeada, lo que hará que el planeamiento siempre estará actualizado al año 151, 152, etc. Quiere decir, que tendremos dicho planeamiento, el cual constituye el Proyecto Nacional, permanentemente desarrollado al horizonte establecido. La "visión" obtenida deberá estar expresada en términos de futuro, pues es lo que queremos ser al horizonte establecido.

La figura siguiente muestra el proceso a seguir.



H.- Horizonte establecido, 15 años.

Escenarios. – Considerados: global, regional y nacional.

Visión.- La que es consecuencia de los escenarios probables, es decir lo que podría ser el mundo al alcanzar los 15 años, configurará a su vez, lo que posiblemente sería el país en plazo similar, dentro de una concepción geopolítica, es decir, como ente vivo.

PPEE.- Son las políticas de Estado que se configurarán como consecuencia de la "visión" de país al horizonte establecido; trascienden en el tiempo, normalmente se requiere de varios gobiernos para alcanzarlas.

GGOONN.- Son los grandes objetivos nacionales a alcanzar.

Proyecto Nacional.- Es el planeamiento estratégico desarrollado al horizonte establecido, el cual, en función a la supervisión planeada y a la dinámica de las variables consideradas para el desarrollo del mismo, se va actualizando permanentemente, teniéndose siempre un proyecto nacional actualizado a 15 años.

FFII.- Fuerzas impulsoras ya descritas y enumeradas.

Variables.- Ya definidas y enunciadas como ejemplo para la fuerza impulsora Demografía.

Presupuestos.- Como consecuencia del horizonte establecido para el Perú, este proyecto nacional cubriría tres gobiernos, lo cual permitiría que los planes quinquenales sean divididos cada uno de ellos en acciones a realizar anualmente; estas acciones se establecerían como metas y submetas priorizadas y cuantificadas en tiempo y costo, ejecutándose las acciones conexas a nivel nacional, regional o local, según corresponda.

Finalmente, debemos señalar la necesidad de desarrollar y establecer los indicadores que permitan medir la ejecución del planeamiento, así como el comportamiento de las diferentes variables a través del tiempo.

Como consecuencia de los muchos años dedicados a la docencia, especialmente en materias tales como: Estrategia, Planeamiento estratégico y Geopolítica, además de la cantidad de artículos que he publicado, donde en adición he incursionado en la Historia, me ha permitido desarrollar en el tiempo, con la contribución de los participantes de los diversos cursos de nivel de maestrías, un bosquejo relacionado con este tema, pudiendo probar, como consecuencia, una posible "visión", así como la determinación de posibles: grandes objetivos nacionales, políticas de Estado y algunas consideraciones de orden geopolítico, amén de enunciar la nueva concepción geopolítica del país, de acuerdo a mi criterio y conocimientos, de la cual soy enteramente responsable.

A continuación, un sucinto ejemplo académico, consecuencia, entre otros, de mi práctica como catedrático, de la preparación profesional y del conocimiento de la realidad del país y de otras realidades. Este ejemplo ha sido actualizado del preparado alrededor del año 2000.

Ejemplo académico

Para efectos del presente artículo, se presenta como ejemplo académico la determinación de la "visión", las PPEE y los GGOONN, los cuales fueron desarrollados alrededor del año 2000, y que deberían ser actualizados en función a la forma como hayan evolucionado las diferentes variables consideradas dentro de las respectivas fuerzas impulsoras.

Visión

- El Perú será: Una democracia estable, ordenada, organizada, formal y con autoridad, encaminado a convertirse en potencia de segundo orden, con tendencia a país desarrollado, estrechando cada vez más los lazos establecidos como consecuencia de la alianza estratégica con la República Federativa del Brasil.
- El país se encontrará totalmente vertebrado, habiéndose desarrollado la más óptima red de comunicaciones multimodal, empleando: mar, ríos, lagos, carreteras, transporte aéreo y ferroviario.
- Estratégicamente, su concepción será la de 'disuasión asimétrica'.
- Se habrán alcanzado muy altos niveles en lo relacionado con: alimentación, desarrollo energético, salubridad, educación, vivienda, salud y recreación; especialmente en los tres primeros nombrados, donde se habrá alcanzado el nivel de autosuficiencia con exportación de excedentes.
- Existirá una relación fluida, interesada y confiable con los mercados de América del norte, la Unión Europea y el bloque asiático.
- Será el estado sudamericano que, con largueza, ofrezca al mundo, en forma integral, los mejores atractivos turísticos.
- Habrá desarrollado tecnologías de avanzada en el empleo de plantas medicinales, especialmente en lo relacionado con enfermedades tropicales, infectocontagiosas, y de medicina hiperbárica y homeopática.
- Será líder en el procesamiento de tecnologías intermedias a ser empleadas por países en vías de desarrollo o poco desarrollados.
- Mantendrá un balance apropiado de su población en función de las edades de producción, así como de su índice de crecimiento demográfico y de los requerimientos de densidad poblacional, con el objeto de hacer viables y sostenibles los sistemas de seguridad social y los previsionales.
- Dosificará y optimizará, junto con Brasil, el empleo del agua dulce (río Amazonas y su cuenca) a fin de paliar la escasez de la misma a nivel mundial, aprovechando tal situación en beneficio propio para incrementar el bienestar general de su sociedad.

- Apoyará e impulsará firmemente la creación del Estado continente sudamericano (CAN), basado en las premisas establecidas para la unión estratégica entre Perú y Brasil.

- Las relaciones económicas comerciales entre Perú y Brasil, y con el resto de países sudamericanos y con los tres grandes bloques económicos del mundo, serán establecidas bajo la modalidad de economías complementarias.

- Habrá logrado desterrar el narcotráfico y minimizar la subversión (terrorismo interno), así como la delincuencia y el crimen organizado.

- Será uno de los principales aliados a nivel mundial en la lucha contra el terrorismo internacional.

- El ordenamiento y estabilidad legal permitirán el incremento de la afluencia de inversores extranjeros en todos los campos.

- Las condiciones de inversión serán tan atractivas, que inducirán al montaje de fábricas para proveer de valor agregado a las materias primas".

Grandes objetivos nacionales

- Perú país bioceánico.

- Integración estratégica Perú-Brasil.

- Vertebración del país.

- Alcanzar la autosuficiencia alimentaria, energética y de salubridad.

- Establecer un balance proporcional entre desarrollo y seguridad, basado en una "estrategia de disuasión".

- Fijar el límite Oeste del país (éste será la milla 201 de los países espejo, íntima relación con el desarrollo alimentario marítimo y base de una política oceánica).

- Alcanzar el 100 por ciento de alfabetización, optimizar el nivel educativo comparable con el de sociedades desarrolladas y elevar el nivel cultural de la sociedad.

- Alcanzar el nivel de sociedad bilingüe internacional y nacional.

Política de Estado

- Alcanzar la condición de país bioceánico.
- Formalizar en todos los campos la más amplia integración estratégica con el Brasil, a la brevedad posible.
- Desarrollar la vertebración del país, teniendo en consideración la condición multimodal de la misma, en función de costos de operación y tarifas competitivas para la exportación, que coadyuven al desarrollo armónico del país y que permitan convertir al turismo, tanto interno como externo, en fuente de riqueza.
- Impulsar el progreso del país para alcanzar el nivel de país desarrollado, teniendo un balance proporcional con la seguridad que garantice el mismo y la no intervención de terceros en asuntos internos.
- Establecer el límite oeste que permita disputar el acceso a las riquezas de todo tipo encerradas en la altamar, para lo cual se hace necesario entre otros, la firma y adhesión a la Convemar y al diseño, estructura y mantenimiento de una Armada de aguas azules que lo garantice.
- Impulsar la educación a los más altos niveles, a fin de desarrollar una fuerte capacidad en investigación y desarrollo, que nos permita establecer capacidades de exportación de conocimiento como tal o, como productos elaborados a consecuencia de.
- Alcanzar el nivel de sociedad democrática en todos los estamentos.
- Desarrollar e impulsar el turismo en grado sumo. Debe convertirse en el corto plazo en una de nuestra gran fuente de ingresos.
- Convertirnos en una democracia confiable para la comunidad internacional.
- Invertir en "Investigación y desarrollo" a fin de convertirnos, en el corto plazo, en los mejores exportadores de tecnologías intermedias, necesarias para los países en vías de desarrollo o no desarrollados.
- Desarrollo de tecnologías de avanzada en todo aquello relacionado con las capacidades preventivas y curativas de plantas y raíces propias de nuestro medio, haciendo hincapié en la medicina tradicional, hiperbárica u homeopática.
- Establecer un balance demográfico que permita disminuir los niveles de mi-

seria y ocupar con éxito las áreas de baja densidad poblacional, consecuencia de un bien logrado plan de colonización.

- Establecimiento de correctos y adecuados sistemas de seguridad social y sistemas previsionales, privilegiando la condición de los miembros de la tercera edad.
- Destierro del narcotráfico.
- Minimización de la subversión.
- Convertirse en aliado principal en la lucha del terrorismo internacional y su eliminación.
- He dejado para el final el enunciado, en mi concepto, de lo que debe ser una "política marítima": *Usufructuemos el mar.*

Consideraciones de orden geopolítico

- El Perú es un país: marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico.
- Posee, a nivel continente sudamericano en su mayoría, el eje de integración longitudinal: la Cordillera de los Andes (los Incas han demostrado fehacientemente que las cordilleras unen, no dividen) y en el eje transversal, compartido con el Brasil mayoritariamente, el río Amazonas desde sus nacientes, el cual a su vez contiene la quinta parte del agua dulce del planeta con excepción de la Antártida.
- Posee una posición geoestratégica privilegiada con relación al continente sudamericano y su proyección hacia el Asia.
- Está ubicado dentro del cuadrante sudamericano, donde no existe un hegemón con capacidad nuclear.
- El Perú es un país casi autárquico, lo mismo que el continente, lo cual le da, de por sí, una especial condición con respecto a los demás países del hemisferio y del mundo.
- Es el único país del mundo que tiene dos afloramientos oceánicos al año, lo cual le da una preponderancia especial en lo referente a la pesca, tanto de consumo como industrial.

- De otro lado, en los ríos de la Amazonía existe una capacidad pesquera similar o superior a la de la costa, debiendo simplemente establecerse las normas de explotación y comercialización, debido a su riqueza tanto en especies como en nuevos sabores. Políticas similares deberán de ser desarrolladas en el lago Titicaca y en extensas lagunas.
- La conformación del eje Lima-Brasilia obligará por necesidad a la integración de Bolivia.
- La integración Perú-Brasil generará un mayor y mejor acercamiento entre los Estados Unidos y la Confederación, por la marcada dependencia y necesidad, a futuro, de agua dulce de Norteamérica y, por otro lado, la necesidad de conservar la biodiversidad existente en la Amazonía, sobre lo cual tiene especial interés.
- La unión estratégica Perú-Brasil hará desistir de sus intenciones a Chile.
- Posee, a nivel continente, las tres únicas bahías que pueden llegar a constituir el megapuerto sudamericano, con las ventajas inherentes a ello, que lo convierte a su vez en el gran elemento regulador del tráfico marítimo continental, pues de una de dichas bahías se producirá todo el tráfico de cabotaje del continente.
- Será el nudo de distribución aerocomercial del continente, lo cual se vería potenciado al convertir al país en el centro turístico privilegiado de Sudamérica.

Nueva concepción geopolítica del Perú

El Perú es una isla bañada por dos océanos, el Pacifico y el mar Amazónico, el cual constituye el 60 por ciento del territorio, anclado al continente por dos estribos, uno al norte en la frontera con el Ecuador y, otro al sur en la frontera con Chile, donde los dos mares tienen características ecológicas muy similares, siendo el amazónico el más sensible. De otro lado, el país se 'encuentra a caballo' sobre la Cordillera de los Andes, dominando el eje geopolítico longitudinal sudamericano que esta constituye, mirando al Pacífico y al Atlántico y poseyendo las nacientes y parte del río Amazonas, el eje transversal geopolítico sudamericano. Es un país marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico.

Contralmirante José G. García Valdivieso

Consideraciones finales

Tanto el planeamiento en sus diferentes facetas, hasta alcanzar el nivel de estratégico, como la Geopolítica, son dos herramientas para el desarrollo, que en su momento fueron consideradas perversas y por tal motivo vituperadas, por estimarse negativas en sus concepciones y fines, y atentatorias a las buenas relaciones entre países y al desarrollo armónico de los mismos y de las sociedades que los poblaban; sin embargo, el tiempo se encargó de demostrar lo contrario, ya que el problema estaba en la forma cómo se empleaban las mismas y en cómo, los que las utilizaban, distorsionaban su empleo, a fin de alcanzar objetivos preconcebidos, que requerían justificación para su realización.

Los grandes objetivos nacionales representan el cenit por excelencia al cual se desea llegar en un tiempo determinado, el horizonte del planeamiento; a su vez, estos pueden dividirse en más de una política de Estado, las cuales no son otra cosa que: "lo que se debe hacer", para finalmente establecer la estrategia, o el "cómo hacer", que nos lleve a la consecución de los mismos, para lo que se deberá desarrollar el camino a seguir, que no es otra cosa que el Planeamiento estratégico.

Ahora bien, tanto los GGOONN, como las PPEE, demandan ciertas reglas a seguir en sus enunciados, a fin de que se cumpla con lo deseado. Primero, deben ser en número suficiente y su enunciado debe ser breve, concreto, específico, de fácil recordación y siempre relacionado o proyectado al futuro. Segundo, debe ser reconocido a todo nivel como una necesidad para alcanzar el futuro deseado. Tercero, no debe de estar circunscrito al tiempo y su conocimiento es obligatorio por toda la sociedad, pues su logro es consecuencia de ello. Finalmente, para alcanzar su cometido, es necesario dividirlo en metas y submetas, las que deben de ser cuantificadas en costo y tiempo, a fin de priorizarlas para su ejecución.

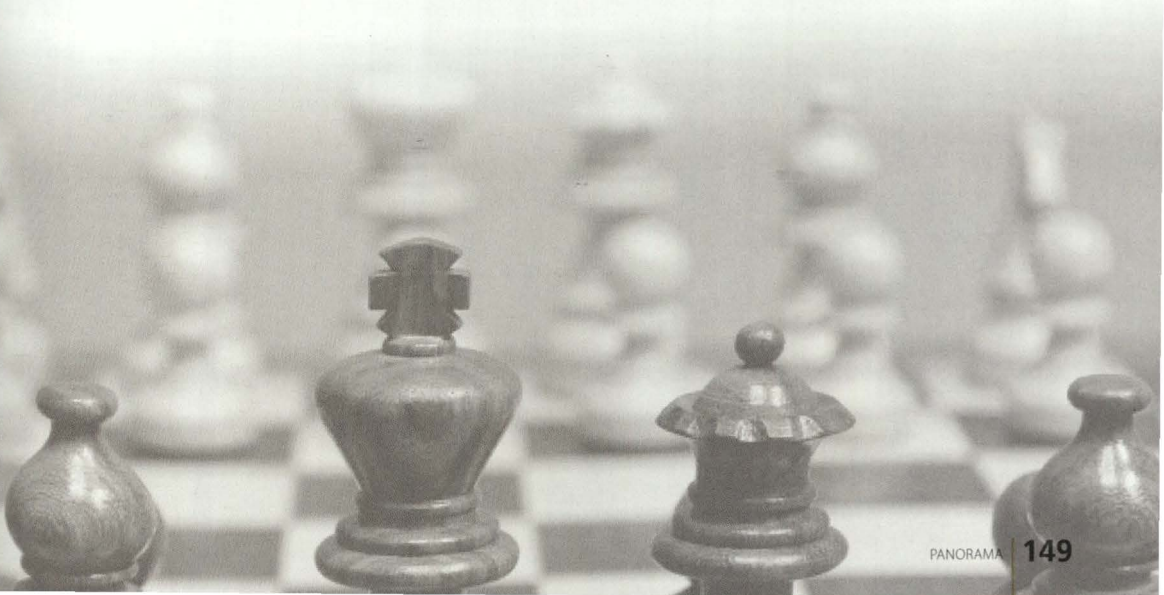
El Perú, uno de los tantos países, alcanzará la mayoría de edad al desarrollar el Planeamiento estratégico que lo eleve al nivel de Estado-Nación, con todo lo que ello implica para su futuro.

La Historia, veleidosa dama a la cual debemos esforzarnos en conocer, nos hace ver la cantidad de errores cometidos desde nuestra independencia y cómo tantos pueden deber tanto a tan pocos: civiles, ancianos, mujeres y niños, marinos y militares, quienes no dudaron en ofrendar sus vidas y su hacienda por defender la Patria alevemente atacada, destruida, saqueada, violada y postrada por más de un siglo. También nos hace conocer como tan pocos

pudieron sacrificar a tantos en aras a su ineptitud, desconocimiento, impericia y deseos de lograr la gloria efímera y alcanzar la fortuna fácil, y a pesar de ello pululan libremente dentro de nuestra sociedad, como si nada hubiera pasado.

Uno de los postulados más interesantes acerca de la Historia, es la necesidad de "conocerla para evitar cometer los mismos errores", sin embargo, estamos más cerca de lo preconizado por Albert Einstein, una de las mentes más claras de nuestra época, quien pontifica que: "lo único que se sabe de la Historia, es que los pueblos no saben Historia".

Y, realmente, cuánta razón le asiste, si presenciamos diariamente el espectáculo político, consecuencia de la ignorancia y la impericia, que cual circo se nos ofrece, donde cualquier cosa puede suceder, menos prepararnos para estar listos a la defensa de la Patria y de la sociedad y proyectarnos al futuro.





El liderazgo del Almirante Grau

Capitanes de Fragata
LUIS TORRES MONTOYA
FERNANDO GRANTHON DE PUJALT
GUIDO AYVAR HERMOSA
JUAN PONCE-VIDAL GARAY



Es cotidianamente fácil observar en estos tiempos personajes que resaltan a la luz por sus inventos, avances tecnológicos o logros deportivos; el mundo de la Informática se rinde a los pies del innovador Steve Jobs o de Bill Gates; Henry Ford, se convierte en un icono norteamericano al igual que Lionel Messi identifica a toda la República Argentina; en las palabras de Manuel Gonzales Prada: "Épocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo: Grecia en Alejandro, Roma en César, España en Carlos V, Inglaterra en Cromwell, Francia en Napoleón, América en Bolívar. El Perú en 1879 no era Prado, La Puerta, ni Piérola, era Grau." (Gonzales Prada, 1894). Sin embargo a diferencia de los demás ejemplos, esa identificación del Perú con nuestro héroe parece haber permanecido en el tiempo, dado que cuando se le pregunta a un oficial de la Marina por una figura inspiradora, desde luego se puede predecir que se alzará la imagen perenne del insigne almirante, a quien se le rinde honores y estudia su vida para tratar de llevarla tal y cual es conocida por los peruanos, que lo eligió como "Peruano del Milenio". Su obra fue tan sagrada que hoy sigue identificando a todo un pueblo.

El almirante Miguel Grau Seminario, nació en Piura el 27 de julio de 1834, hijo de don Manuel Grau, Teniente Coronel del ejercito colombiano, y de doña María Luisa Seminario. Vivió sus primeros años en Piura, pero debió dejar su infancia a temprana edad para embarcarse a los nueve años e iniciar así una vida marinera, lejos de la familia y a bordo de embarcaciones donde el compañerismo y la lealtad al superior son la única manera de sobrevivir. En esa época los buques eran a vela y no llevaban más que 10 u 11 tripulantes, así que es fácil imaginar lo cansado que debió haber sido el día a día de nuestro héroe durante los 10 años que estuvo en la marina comercial. A los 19 años, en 1853 es aceptado por la naciente Marina de Guerra.

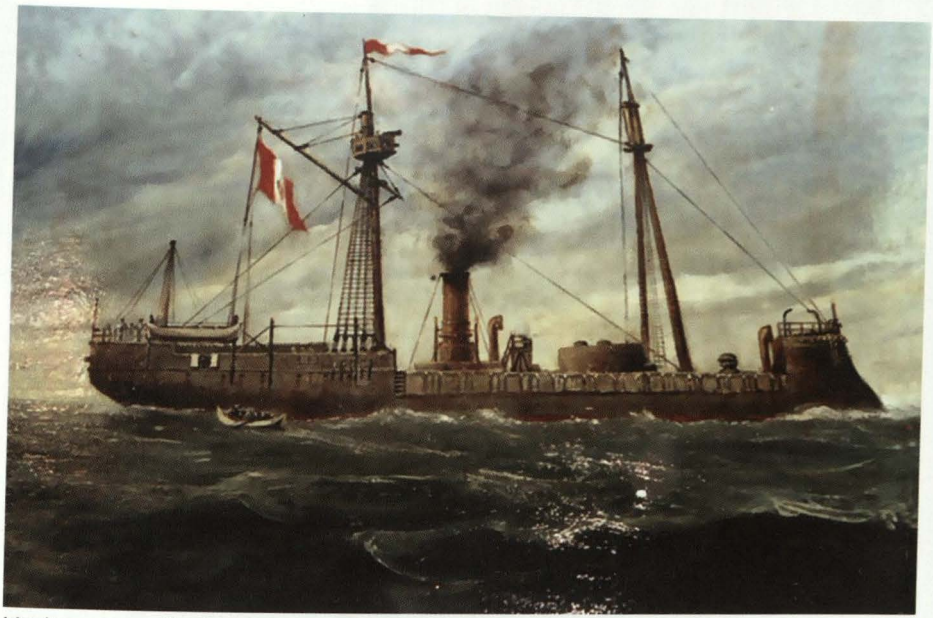


La vigencia de su trayectoria es el reflejo de su vida.

Sus dotes de idealista se vieron reflejadas cuando participa en la rebelión de Manuel Ignacio de Vivanco en contra de la Constitución liberalizada de Ramón Castilla. Lamentablemente este suceso donde no tuvo éxito lo lleva a ser retirado de la Institución y lo obliga a regresar a la marina mercante, hasta que gracias a las buenas obras de magníficos defensores es aceptado nuevamente en nuestra Armada en el año de 1863. Participó en sendos combates por defender el honor de nuestra patria, ante la codicia Ibérica.

En 1867 cuando contrae nupcias con la dama limeña Dolores Cavero, quien le dio 10 hijos a quienes amó y legó toda la poca fortuna, pidiendo y pensando solamente en su educación. Casi todas las cartas que se escriben en esta época de navegaciones infinitas, denotan el amor por su familia, la preocupación producto tal vez de la falta que ésta le hizo al inicio de su vida.

Siempre estuvo atento y no dejó de reclamar la operatividad de nuestra Armada; en 1879, cuando la guerra era inminente, se embarcó en el que sería su nave insignia el monitor Huáscar, a bordo del cual participa el 21 de mayo



Monitor peruano "Huáscar".

en el combate de Iquique donde da muestras de su bien ganado nombre de "Caballero de los Mares" y rescata a los náufragos de la nave chilena Esmeralda, hundida en honroso combate. El adversario lo persiguió con toda su flota para emboscarlo en altamar y dar caza a la nave que los mantuvo durante seis meses inmovilizados, es así como, a las 8:50 del 8 de octubre, una granada estalla sobre el puente del Huáscar y envía a nuestro almirante a la gloria de los héroes donde logra la inmortalidad.

Miguel Grau nos ha legado un conjunto de valores que debemos imitar (Basadre, 2005). Fue un hombre trabajador, honesto, respetuoso y solidario que amaba al Perú. La vigencia de su trayectoria y el reflejo de su vida dan consistencia y coherencia a sus acciones. Poseedor de firmes convicciones éticas que como expresión natural resaltan el valor, destreza y humildad. En su vida política fue un demócrata a carta cabal; asimismo, como diputado de la República tuvo una foja pública digna e impecable, resaltando su honestidad y lealtad con sus principios (Palacios Dongo, 2010). Todas estas deducciones salen a raíz de las crónicas de algunos sobrevivientes del Huáscar, algunos críticos de la época y de todo un país que estaban atentos a las hazañas del héroe. No cabe duda que "la guerra no es más que la consecución de la política" (Clausewitz, 1841) y que el enemigo no es la persona sino el interés político del

Estado del que pertenece el combatiente que está obligado a defender, mas no como una batalla directa entre hombres. El Capítulo II, Artículo 12 del II Convenio de Ginebra de 1949 dice a la letra: "Los miembros de las fuerzas armadas (...) que, encontrándose en el mar, estén heridos o enfermos o sean náufragos, deberán ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, debiendo entenderse que el término "naufragio" será aplicable a todo naufragio, sean cuales fueren las circunstancias en que se produzca, incluido el amaraje forzoso o la caída en el mar...". Grau aplicó este derecho 60 años antes que entrara en vigencia. Todo este legado, ha marcado el desempeño de una Institución, de nuestra Marina de Guerra y a través de ella y de los hombres que han pasado o la han vivido de cerca, podremos afirmar que ha trazado el rumbo y la personalidad de un país.



Líderes transformacionales, trazaron un rumbo y personalidad de un país.

Esas marcas indelebles que se graban en la conciencia de una empresa, de un pueblo, de un país son hechas por personas que se les conoce como "líderes transformacionales". Un líder es quien tiene la aptitud para influir en un grupo hacia el logro de una visión o el establecimiento de metas (Robbins, 2009). La fuente de esta influencia puede ser formal como aquella que da la posición de una jerarquía directiva en una organización o, puede ser asumida por una persona solo por su forma de influenciar en el resto del equipo. Existen tantas definiciones de liderazgo como personas que han tratado de definirlo (Stogdill, 1974), pero hay dos que enmarcan al "Peruano del Milenio", la primera de ellas es la del doctor Robert House quien llamo "líder carismático" a aquella persona que es seguida por sus atribuciones heroicas, sus características son cuatro: (1) tienen visión, (2) están dispuestas a correr riesgos personales para

lograr esa visión, (3) son sensibles a las necesidades de los seguidores, y (4) tienen comportamientos fuera de lo normal. (Robbins, 2009). Cuál era la visión de Grau. Al estallar la guerra con Chile, Grau expone en el Palacio de Gobierno la desproporción de fuerzas entre las Escuadras peruana y chilena. No obstante este convencimiento, dictado por los hechos, llevó a cabo las hazañas más portentosas de la historia naval, con el pequeño monitor. Esto revela que Grau poseía aptitud para medir y conocer cada situación y que por ende, tuvo don de mando. Sólo así pudo convertir al Huáscar en el mejor buque peruano y en el terror de la Escuadra adversaria, despertando admiración. Con el Huáscar destrozó los planes enemigos, que no salían de su asombro frente a la audacia, la temeridad y la valentía del monitor, de su capitán y de su tripulación (Defensa, 2012). No cabe dudad que Grau tenía un liderazgo carismático. Su Visión no era ganar la guerra, sino ganar tiempo para que la política pueda hacer lo suyo, llegasen las armas que venían retrasadas al Perú o simplemente el enemigo se rindiese ante un pueblo peruano digno de unirse para defender su territorio. Grau logró, en la campaña naval, que se destituya al comandante en jefe de la Armada adversaria, que en la Administración enemiga se produzcan desmanes, obligando a un cambio de Gobierno y a un cambio de estrategia (Basadre, 2005). El adversario, dejó la caballerosidad a un lado para lanzar un solo objetivo, capturar el Huáscar, dejar de avergonzarse frente a Grau.



Grau, logró la admiración de todo un continente.

La segunda definición de liderazgo que enmarca al "Peruano del Milenio" es la del "líder transformacional", definido como aquel que inspira a quienes lo siguen para que trasciendan sus intereses propios por el bien de la organiza-

ción y son capaces de tener en ellos un efecto profundo y extraordinario (Robbins, 2009). El "liderazgo transformacional" tiene las siguientes características que lo definen: (a) detectar las necesidades (la necesidad de trascendencia de su dotación). Grau siempre les dijo que ellos eran el Perú representado en un buque de guerra, que todo el pueblo estaba con ellos y serian honrados por todos los tiempos (Zanutelli, 2002); (b) lograr la identidad social. Cuando el Huáscar zarpaba de algún puerto en busca de aventuras, siempre arriesgadas, aunque a veces infructuosas, todos volvían los ojos al comandante de la nave, todos le seguían con las alas del corazón, todos estaban con él. Nadie ignoraba que el triunfo rayaba en lo imposible, atendida la superioridad de la Escuadra chilena; pero el orgullo nacional se lisonjeaba de ver en el Huáscar a un caballero andante de los mares, una imagen del famoso paladín que no contaba sus enemigos antes del combate, porque aguardaba contarles vencidos o muertos (Gonzales Prada, 1894); (c) presenta una visión irresistible (detener a una Escuadra de blindados con un buque de guerra y varios buques más pequeños. Trascender en la Historia, evitar la invasión del país; (d) define una estrategia realista. La estrategia del almirante era sencilla, se ganaba con su caballerosidad el aprecio de su tripulación y de todos los pueblos, donde llegaba a bordo del Huáscar. Era respetado, si el puerto era amigo, los recibían y premiaban, si era enemigo con miedo y respeto; (e) obtiene resultados. Seis meses sin que nadie se pueda acercar al Perú, premios obtenidos por las damas de Iquique (Arosemena, 1983), titulares en los periódicos, y más aún el respeto de todo un pueblo por miles de años.

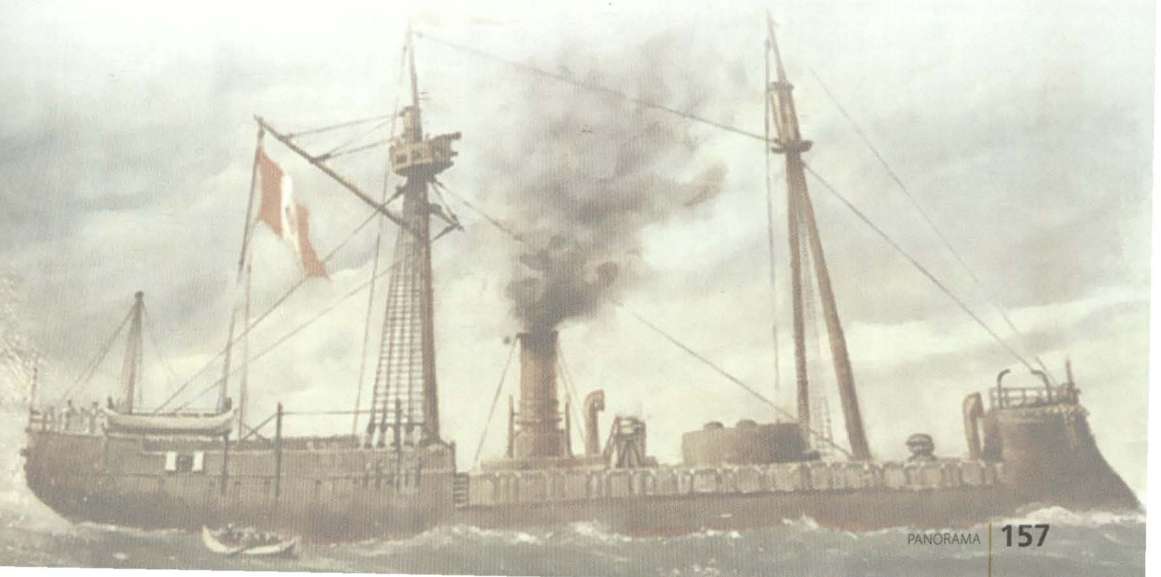
El liderazgo del almirante Miguel Grau, es un "liderazgo transformacional", que no solo ha cambiado la vida de los hombres que estuvieron a su lado, sino que además logró la admiración de todo un continente. El almirante Miguel Grau se adelantó a los convenios post Segunda Guerra al rescatar a los náufragos de la Esmeralda, aplicando el Derecho Internacional Humanitario, 60 años antes de que éste fuera oficializado. Los valores y la aplicación de éste Derecho definen a un gran número de seguidores, que quisieran tener un líder como Grau quien los comande, que buscan ser como Grau en sus empresas e instituciones en una sociedad que respeta y concibe sus valores como ejemplo a seguir y los trata de interiorizar en la vida, pensando en que "¡Somos Grau, seámoslo siempre!"

Bibliografía

1 Huáscar, nombre del ex buque de la Marina de Guerra del Perú, que estuvo al mando del Almirante Miguel Grau durante la guerra del Pacifico de 1879.

Bibliografía

- Arosemena, G. (1983). *El Almirante Miguel Grau* (5 ed.). Lima: Centro de Estudios Historicos Maritimos Peruanos.
- Basadre, J. (2005). *Historia de la Republica del Perú* (1822 - 1933) (Vol. 8). Lima, Perú: *"El Comercio"*.
- Clausewitz, C. P. (1841). *De la Guerra*. Prusia.
- Defensa, M. d. (2012). *Almirante AP Miguel María Grau Seminario*. Obtenido de http://www.mindef.gob.pe/vercontenido.php?archivo=menu/historicos/grau.htm&retorno=si
- Ginebra, C. I. (1949). II. *Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar de 1949*. En "CAPÍTULO II - Heridos, enfermos y náufragos. Ginebra".
- Gonzales Prada, M. (1894). *Pájinas Libres*. Lima: Paul Dupont.
- Palacios Dongo, A. (8 de Octubre de 2010). *Miguel Grau: Sigamos su Ejemplo. Expreso*, pág. 12.
- Robbins, S. P. (2009). *Comportamiento Organizacional*. Mexico: Pearson Education.
- Stogdill, R. (1974). *Handbook of leardership: A survey of Literature*. New York: New York: Free Press.
- Thorndike, G. (2006). *Grau, los hijos de los libertadores* (Vol. 1). Lima, Perú: Fondo Editorial del Congreso de la Republica.
- Zanutelli, M. (2002). *El almirante Grau y la plana menor del Huáscar*. Lima, Perú: Fondo Editorial del Congreso de la Republica.



Evolución de los portaviones en el mundo durante el siglo XX



Contralmirante
EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO



Hoy, los portaviones son los más grandes y poderosos buques de guerra en el mundo.Desde la aparición dela bomba atómica al final de la Segunda Guerra Mundial, no existe un sistema de armas que haya cambiado tanto los métodos de la guerra naval que el portaviones. El nacimiento de estos revolucionarios buques se originó en la Marina de Inglaterra, antes de la Primera Guerra Mundial, maduró dramáticamente durante la Segunda Guerra Mundial, llegando a reemplazar por su efectividad al acorazado como buque capital, siendo la principal función de estos buques transportar aviones, lanzarlos y recuperarlos rápidamente y en forma efectiva.

Hoy, estas fortalezas flotantes que se denominan "súper portaviones" sólo existen en la Marina de los Estados Unidos de América; sus modernos, costosos y sofisticados aviones tienen capacidad para cumplir variadas misiones a muy largo alcance siendo capaces de llevar armas nucleares. La primera semana del mes de agosto de 2014 el presidente Obama dio la orden de atacar un foco terrorista al norte de Irak y desde algún lugar en las aguas del golfo Pérsico un súper portaviones de la clase *Nimitz* lanza sus aviones caza - bombarderos HORNET F-18 hacia sus objetivos, siendo esto la "proyección del poder".

Al final de la Segunda Guerra Mundial las únicas Marinas que continuaron operando sustanciales números de portaviones fueron las de Inglaterra y Estados Unidos con el desafío de la Marina soviética de ingresar en este campo; posteriormente los Estados Unidos fue el que tanto en calidad como en cantidad representó los grandes adelantos y desarrollos tecnológicos y muy pronto será común ver operando en estos buques aviones no tripulados.

Proyección del poder

Los Estados Unidos desde la década de los 70's estableció que el rol y la razón de su Marina se resumía a cuatro misiones: control del mar, proyección del poder a tierra, disuasión y presencia naval, siendo éstas aplicables a cualquier Marina del mundo; de estas misiones se derivan los planes estratégicos, asignación de recursos y el desarrollo de tácticas navales, significando el empleo de portaviones, la esencia para ejecutar la "proyección del poder".

Es importante mencionar una frase célebre que expresó el presidente Roosevelt el día del ataque a Pearl Harbor mientras los aviones de seis portaviones japoneses, proyectando su poder a tierras lejanas, bombardearon parte de la flota del Pacífico; la expresión fue: "¿Dónde están los portaviones?", esta interrogante fue por la ubicación de los dos portaviones basados en Pearl Harbor, el USS Enterprise y el USS Lexington que afortunadamente se encontraban fuera del área. La misma pregunta se la hizo el almirante Yamamoto después del ataque. A lo largo de los años la misma pregunta ha surgido durante la Guerra Fría y hasta nuestros días cuando aparecen crisis que afectan a los Estados Unidos.

Claramente, la flexibilidad, movilidad e independencia de estos buques desplazados en todo momento en zonas lejanas de las costas de Estados Unidos son los grandes protagonistas en las crisis que se presentan. Por su velocidad pueden desplazarse fácilmente 700 millas diarias.

El área de sus cubiertas de vuelo de aproximadamente cuatro y media hectáreas, representan su soberanía en cualquier parte del mundo para proyectar su poder; fue hace más de 70 años la famosa incursión del USS Hornet lanzando el 18 de abril de 1942, dieciséis bombarderos B-25 hacia Tokio para demostrar que Japón no era invulnerable, esto significó claramente la proyección de poder desde el mar, así también durante la Guerra del Pacífico los innumera-

bles ataques a las islas del Japón, luego los intensos bombardeos por la aviación embarcada en Corea, Vietnam y Kosovo durante la crisis de los Balcanes en el Mediterráneo y la guerra en el Golfo Pérsico.

Producción y evolución de los portaviones en el mundo y Estados Unidos

Destacan entre las Marinas más importantes, a parte de la Marina americana, que han diseñado y producido portaviones, las de Inglaterra y Japón. Al empezar la Segunda Guerra Mundial en sus inventarios disponían de más portaviones que la Marina de los Estados Unidos que contaba con ocho y que en corto tiempo se redujo a seis con el hundimiento del USS Lexington en la batalla del Mar del Coral y USS Yorktown en la batalla de Midway en mayo y junio de 1942, respectivamente.

Inglaterra



Clase Invencible.

La Royal Navy construyó su primer portaviones el HMS Argus en 1917. Con un desplazamiento de 14,500 toneladas podía llevar hasta 20 aviones y a partir de ese año comenzó un intenso programa de construcción hasta antes y durante la Segunda Guerra Mundial. Al declararse la guerra en 1939 disponía de 11 portaviones incluyendo tres muy antiguos, durante el curso de la guerra construyeron seis de 23,000 toneladas, tres de la clase *Illustrious*, dos de la clase *Implacable* y el *Indomitable*, a parte 11 ligeros, cinco de 18,000 toneladas de la clase *Majestic* y seis de 13,900 toneladas de la clase *Collussous*; también construyó 27 portaviones de escolta, sumando un total no despreciable de 37 unidades, algunos de éstos construidos en los Estados Unidos.

Para la *post* guerra este ímpetu decayó, Inglaterra como potencia mundial descendía y fue disminuyendo su liderazgo como potencia naval tomando su lugar Estados Unidos y la Unión Soviética. Muchos de sus buques entre los cuales se encontraban portaviones fueron vendidos a otros países, entre ellos dos a la Argentina y uno al Brasil. En 1954 se comisionaron los portaviones HMS Eagle y HMS Ark Royal, en el primero de estos apareció la cubierta en ángulo, desplazaba 41,000 toneladas, prestaron servicios hasta 1977. En 1971 contaba con seis portaviones antiguos incluidos el HMS Eagle y HMS Ark Royal.

En 1966 canceló los planes para la construcción de tres portaviones, la razón fue eliminar los aviones de ala fija embarcados argumentándose que la *Royal Air Force* podría resolver futuras operaciones desde bases en tierra. Años después en 1977 se aprobó la construcción de tres portaviones de la clase *Invencible*, desplazaban un promedio de 20,000 toneladas, velocidad de 28 nudos con propulsión de turbina a gas, dos ascensores, 550 pies de eslora y sin catapultas, esto se debe a que llevarían aviones de despegue vertical. Tenían en la proa el Sky Jump, para poder ayudar en el despegue corto a estos aviones. Para junio de 1982 en la guerra de Las Malvinas estuvo presente uno de estos buques el HMS Invencible que fue acompañado por el antiguo HMS Hermes que estaba a punto de ser dado de baja. Algunos analistas internacionales se preguntaron cómo había sido posible que aquellos dos pequeños buques tuvieran tanto éxito y regresaran a casa sanos y salvos, aunque en algunos medios se especuló que recibieron impactos significativos por bombas y misiles argentinos, parece que un torpedo de un submarino argentino de la clase 209 estuvo a punto de impactar en el HMS Invencible, pero esto no se ha podido demostrar.

Para los años 1987 y 2007 la *Royal Navy* contaba únicamente con estos tres portaviones de la clase *Invencible* y hoy por primera vez en 97 años no dispone de ningún portaviones, el único de esta clase ha sido convertido a un rol de



Clase *Queen Elizabeth*.

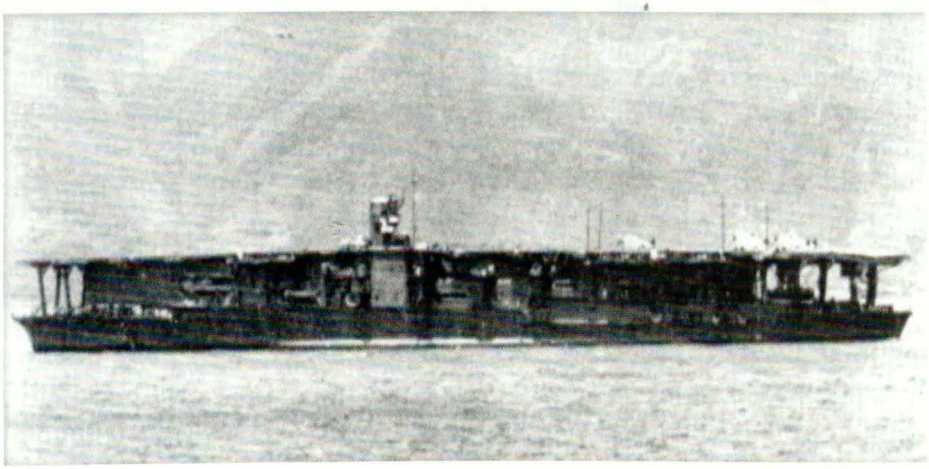
buque de guerra anfibia con helicópteros, sin embargo, están programados dos nuevos portaviones de la clase *Queen Elizabeth*, el R08 Queen Elizabeth y el R09 Príncipe de Gales, en el primero de ellos la quilla fue puesta en julio de 2009 y el segundo en mayo de 2014 y se espera lanzar el primero este año y el segundo en el 2017, respectivamente y, entre el 2017 y el 2020 ambos estarían en servicio, tendrían un desplazamiento de 65,000 toneladas, siendo así los buques más grandes de la historia de la *Royal Navy* con velocidad superior a 25 nudos y 284 metros de eslora, pudiendo embarcar 40 aviones. Se especula que los fondos para cubrir los costos del grupo aéreo del Príncipe de Gales todavía no están resueltos.

La Marina del Japón

Después de la guerra ruso – japonesa y tras derrotar en puerto Arturo a la flota de Rusia, ésta Marina empieza a figurar como potencia naval y a desarrollar construcciones navales importantes, entre ellas los portaviones, para así cumplir aspiraciones expansionistas.

El primer portaviones que tuvo fue el *Hosyo* de 7,970 toneladas con planta propulsora de vapor y dos turbinas que le permitían una velocidad de 25 nudos, fue comisionado en diciembre de 1922.

Desde los años 20's hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial construyó los seis portaviones que figuraron en el ataque a Pearl Harbor: el *Kaga, Agaki, Hiryo, Soryu, Syokaku* y el *Suikaku*, además de dos escoltas el *Ryusgo* y el *Ryujo* y ya disponían del *Hosyo* con los que sumaban nueve. En la batalla del Mar de Coral participaron el *Syukako* y el *Zuikaku* en la que el USS *Lexington* fue hundido y el *Yorktown* seriamente averiado. Semanas después aconteció la batalla de *Midway*, el 6 de junio de 1942, allí se encontraron el *Kaga, Agaki, Hiryo* y *Soryu* hundidos por la Fuerza de Tarea dirigida por el almirante Spruance conformada por los portaviones USS *Yorktown, Enterprise* y *Hornet*, sufriéndose la pérdida del USS *Yorktown*; esta batalla decisiva afectó seriamente el poder naval japonés. Finalmente, a fines de octubre de 1944 las acciones navales del Pacífico terminaron con la victoria en la batalla naval del golfo de Leyte donde desesperadamente aparecieron los primeros *kamikazes*. A los pocos meses, en la bahía de Tokio se firmó la rendición incondicional del Imperio japonés en la cubierta del acorazado USS Missouri; cercano a este buque se encontraron fondeados los portaviones de la flota americana protagonistas de episodios heroicos.



Akagi.

China

Hoy, China con su gran extensión territorial y su población que es la mayor del mundo, se vislumbra a corto plazo como una potencia mundial, que acrecienta su poder económico y militar y tiene claro la importancia que significa el poder marítimo para lograr sus aspiraciones, por lo que está desarrollando un importante programa de construcciones navales; sus efectivos llegan a las 225,000 marinos, sólo superados por la *US Navy* que tiene 317,964, la *Royal Navy* 35,550 y Rusia con 146,000.

En lo que a portaviones se refiere, hasta fines del siglo pasado no tuvo ningún significado. En 1998 compró a Rusia el portaviones *Riga* lanzado en diciembre de 1988, desplaza 59,100 toneladas y alcanza 30 nudos con una planta propulsora a vapor. Este buque que se encontraba en el mar Negro y Turquía puso dificultades para su cruce por el Bósforo durante un año; finalmente, tras un remolque por el Mediterráneo y el sur de África llegó a China siendo sometido en el astillero Dalian a un reacondicionamiento hasta que en el 2012 fue puesto en servicio. Inicialmente se emplearía para entrenar a sus pilotos. Tiene previsto construir de cuatro a seis portaviones y disponer de ellos en el año 2030, encontrándose también en sus planes contar con uno nuclear después del año 2020.

La Unión Soviética y Rusia

Durante la Guerra Fría, en 1976 el Jefe de Operaciones Navales de la *US Navy*, el almirante James Holloway, en un mensaje a su personal, expresó su preocupación porque en los últimos años la Marina soviética estaba evolucionando para convertirse en una Fuerza Naval capaz de tener una presencia ofensiva a escala mundial. El Almirante de Flota S.G. Gorshkov fue el gran impulsor de su Marina y puso énfasis en la importancia de los portaviones.

El primero de estos buques fue el *Kiev* que operó con aviones de despegue vertical y así como con helicópteros. Al final de la Segunda Guerra Mundial la Marina soviética era insignificante. Para 1967 y 1968 comisionó los portahelicópteros Moskva y Leningrado de 18,000 toneladas, planta propulsora a vapor con turbina capaz de alcanzar 30 nudos. Al final de la Guerra Fría puso en actividad dos portaviones de la clase Kusnetsov uno de ellos fue vendido a China. Actualmente como Marina Rusa sólo dispone del Kusnetsov en servicio desde 1991, desplaza hasta 65,000 toneladas y tiene una velocidad de 29 nudos. Su

diseño comenzó en 1974, puede llevar 39 aeronaves, entre ellos 18SU-33 que son interceptores y 15 helicópteros antisubmarinos.

Durante la Guerra Fría la estrategia naval soviética fue esencialmente defensiva con aviones principalmente en tierra, careciendo de fuerza de proyección.

Los portaviones en las Marinas de Alemania y Francia

En Alemania antes de empezar la Segunda Guerra Mundial, se planeó y se construyó un portaviones el Graf Zepelin en los astilleros de Kiel, llegándose a lanzar en 1938, desplazaba 28,100 toneladas, con 250 metros de eslora, podía llevar hasta 42 aviones (cazas y bombarderos), planta de vapor y turbinas. Se tuvo problemas con el diseño de las catapultas, hubo antagonismos y celos de parte de la *Luft Waffe*, lo que resultó que no se llegara a terminar. En 1945 seguía sin concluir, siendo capturado por los rusos, ellos tampoco fueron capaces de concluirlo y en 1949 fue desguazado. La Marina alemana no tuvo la capacidad en el diseño de portaviones.

En Europa la Marina francesa ha sido pionera en el diseño y operación de portaviones, en 1927 dispuso del portaviones Bearn de 22,000 toneladas capaz de transportar 35 a 40 aviones, desarrollar 21.5 nudos con una planta a vapor con máquinas alternativas que le limitaban alcanzar mayor velocidad; para corregir esta deficiencia diseñó en 1930 dos portaviones de la clase Jofre lanzados en 1938 y 1939, respectivamente, con desplazamiento de 20,000 toneladas, plantas a vapor, cuatro turbinas y desarrollo de 32.5 nudos; podía llevar hasta 40 aviones. En 1940 con la ocupación alemana estos buques fueron desguazados.

Durante la Segunda Guerra Mundial construyó el portaviones escolta Dixmode en Filadelfia y, en New York otros dos de la clase *Lafayette* de 14,000 toneladas, planta propulsora de vapor y con turbina, y desarrollo de 32 nudos.

En 1942 y 1943 construyó en La Vickers, Inglaterra, el *Arrumancher* (similar al HMS Colossous) con un desplazamiento de 19,600 toneladas, planta de vapor y turbina que desarrolló 23.5 nudos, podía llevar hasta 24 aviones. En 1961 y 1963 comisionó dos portaviones de la clase *Clemenceau*: el Foch y el Clemenceau de 32,500 toneladas de desplazamiento, dos catapultas, turbinas a vapor, velocidad máxima hasta 31 nudos y capacidad para transportar 30 aviones.

Para 1964 completó el portahelicópteros Juana de Arco que tantas veces vi-

sitó nuestro primer puerto. Tenía un desplazamiento de 12,300 toneladas, turbina a vapor, un desarrollo de 26.5 nudos y capacidad para cargar hasta ocho helicópteros.

El Foch fue vendido a Brasil en el 2000 y el Clemenceau desguazado en el 2003, quedando Francia a la fecha con un solo portaviones: el Charles de Gaulle comisionado en el año 2001. Desplaza 43,000 toneladas, de propulsión nuclear, con la singularidad que su autonomía es de sólo cinco años versus los 14 que pueden lograr los últimos portaviones nucleares de la clase Nimitz; puede acomodar 34 aeronaves, alcanza los 27 nudos.

Para el 2018 espera contar con un nuevo portaviones nuclear similar en diseño a los de la clase *Queen Elizabeth* de la *Royal Navy.*

Italia y España

En Italia, en 1926 se comisionó el portaviones Aquila posteriormente llamado *Sparvieri* con un desplazamiento máximo de 23,500 toneladas, propulsión con turbinas a vapor, desarrollando 20 nudos, podía llevar hasta 36 aviones, en 1947 pasó al desguace. En 1985 se puso en servicio el portaviones Guiseppe



Chakri Naruebet

Giribaldi con un desplazamiento de 13,340 toneladas, con una planta propulsora de turbinas a gas LM 2500, desarrollando 30 nudos, capaz de cargar 10 aviones de despegue vertical Sea Harrier o 16 helicópteros Sea King.

En 2009 comisionó el portaviones Andrea Doria que hoy lleva el nombre de Cavaur con un desplazamiento de 27,000 toneladas, propulsado a turbina a gas LM 2500, desarrollando 30 nudos, puede llevar ocho aviones de despegue vertical Sea Harrier y 12 helicópteros Sea King.

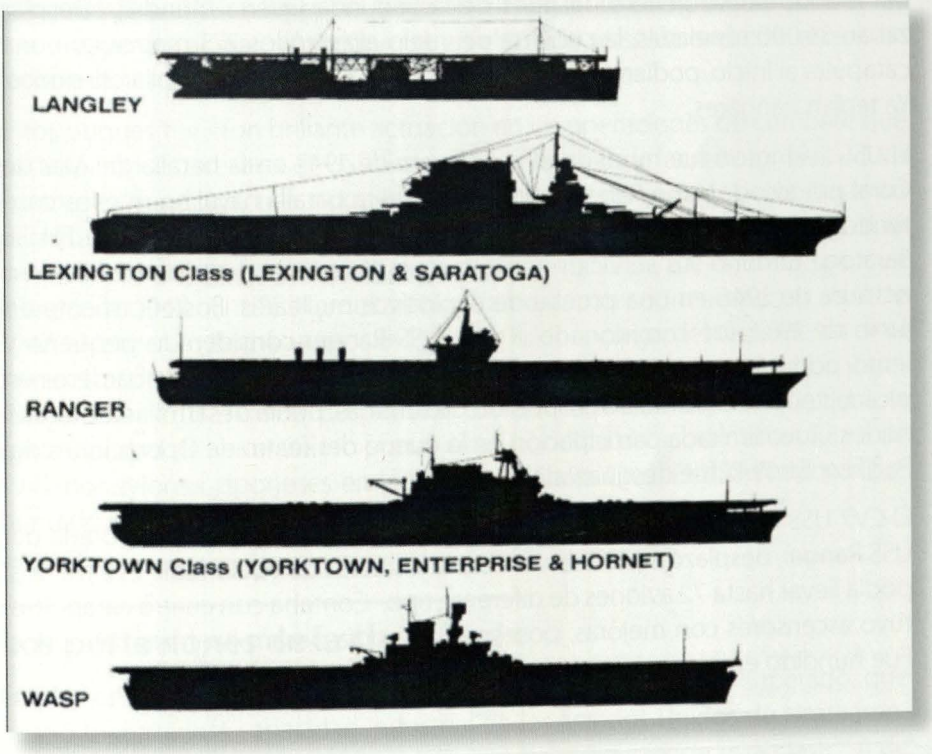
En España su primer portaviones fue el Dedalo II, construido en los Estados Unidos de Norteamérica, era una antiguo portaviones ligero de clase Independence transferido en 1967, desplazaba 16,700 toneladas, con turbina a vapor, desarrollaba hasta 30 nudos, fue un gran apoyo para el entrenamiento de los pilotos navales de la dotación del portaviones Príncipe de Asturias, comisionado en 1989, con un desplazamiento máximo de 16,200 toneladas, construido en España en Bazan Ferrol, propulsado con turbinas a gas LM 2500, desarrollando hasta 26 nudos. Su ala aérea alberga hasta ocho aviones de despegue vertical y 12 helicópteros anti submarinos, por recortes presupuestales fue dado de baja el 6 de febrero de 2013 no estando en servicio por lo que España ya no dispone de portaviones. Muchos países europeos han vendido estas unidades navales dados de baja a la Argentina, Brasil, Australia, Canadá, India y China, en diversas oportunidades.

Tailandia en 1992 mandó construir a España en los Astilleros Bazan Ferrol el Portaviones Chakri Naruebet que tiene un desplazamiento máximo de 11,500 toneladas, planta propulsora de turbinas a gas LM 2500, desarrollo de 27.5 nudos y motores diesel MTU de 16 cilindros. Su construcción tardó cinco años, lleva seis aviones de despegue vertical y hasta cuatro helicópteros Sea Hawk, tiene roles adicionales para ayuda en desastres naturales.

Estados Unidos de Norteamérica

Sólo después del vuelo de los hermanos Wright, el primer despegue desde un buque fue en noviembre de 1910 desde el crucero ligero USS Birmigham, posteriormente en enero de 1911 a bordo de un crucero modificado, el USS Pennsylvania aterrizó por primera vez un avión y este éxito marcó el inicio del desarrollo de los portaviones en los Estados Unidos de Norteamérica.

En 1919 se autorizó la conversión del buque carbonero el USS Jupiter en el futuro primer portaviones de la US Navy el CV1 USS Langley que entró en



servicio en mayo de 1922. Su cubierta de vuelo era de madera de 163 metros, desplazaba 11,000 toneladas, desarrollaba una velocidad máxima de 14 nudos, podía transportar hasta 35 aviones. La cubierta resultaba corta, llego a tener cables para frenar el aterrizaje de sus aviones, no tenía isla en cubierta como se puede apreciar en la fotografía. Durante cinco años fue el único portaviones en la *US Navy*. Fue muy aprovechado para el entrenamiento de pilotos navales en las técnicas de despegue y aterrizaje. En 1936 fue convertido a *buque tender* para hidroaviones; en febrero de 1942 fue atacado por aviones japoneses, quedando seriamente dañado, posteriormente fue hundido por sus propias fuerzas para evitar que cayera en manos enemigas.

Años después, en noviembre y diciembre de 1927 entraron en servicio los nuevos portaviones de la clase *Lexington*, los CV2 USS Lexington y el CV3 USS Saratoga cuyos cascos eran diseños de cruceros de batalla. Estas unidades fueron el inicio del desarrollo de este tipo de buques que permitió mayores desplazamientos, velocidades, armamentos defensivos y la aplicación de los adelantos tecnológicos. Estos buques fueron considerados los más grandes

del mundo en su género después de la Segunda Guerra Mundial. Desplazaban 36,000 toneladas, la cubierta de vuelo alcanzó los 275 metros con una catapulta al inicio, podían transportar hasta 120 aviones y desarrollar 35 nudos. Ya tenían hangares.

El USS Lexington fue hundido el 8 de mayo de 1942 en la batalla del Mar de Coral por aviones japoneses. Esta fue la primera batalla naval en que los contendores no se vieron, fue la aviación embarcada la que realizó la tarea. El USS Saratoga terminó sus servicios como buque blanco en el atolón de Bikini en octubre de 1946 en una prueba de explosivos nucleares. Posteriormente en junio de 1932, fue comisionado el CV4 USS Ranger considerado pequeño y lento, podía llevar hasta 76 aviones entre aviones de cazas y bombarderos en picada, tenía una planta de propulsión de turbinas, podía desarrollar hasta 29.5 nudos. Tuvo limitada participación en la guerra del Teatro de Operaciones del Pacífico. En 1947 fue desguazado.

El CV7 USS WASP comisionado en abril de 1940 fue una versión mejorada del USS Ranger, desplazó 14,500 toneladas, su cubierta de vuelo tenía 222 metros, podía llevar hasta 72 aviones de diferente tipo. Contaba con cuatro catapultas, tuvo ascensores con mejoras, poseía radar, podía desarrollar hasta 29 nudos. Fue hundido en combate en setiembre de 1942.

Los portaviones de la clase Yorktown

Fueron tres los construidos antes de la Segunda Guerra Mundial, el CV5 USS Yorktown, el CV6 USS Enterprise y el CV8 USS Hornet, comisionados en setiembre de 1937, mayo de 1938 y octubre de 1941, respectivamente. De características similares, desplazaban un máximo de 25,000 toneladas, la propulsión era con turbinas a vapor, desarrollaban hasta 33 nudos, tenían una tripulación de 1875 personas, contaban con armamento antiaéreo variado, podían transportar 88 aviones a hélice como los cazas, torpederos y bombarderos en picada, sus cubiertas de vuelo medían de 244 metros, disponían de tres catapultas.

El diseño de estos buques fue el resultado de la experiencia real operativa, de las mejoras en la protección del casco, capacidad de transporte de aviones y radio de acción. Sin embargo, el radio de acción de los aviones era limitado, tanto que el almirante Spruance en la batalla de Midway se vio enfrentado a esta situación y la orden para lanzar los aviones la tuvo que dar con estrechos

márgenes. Muchos aviones no tuvieron el suficiente combustible para el retorno, cayendo al mar, situación que en el futuro se solucionó con el reabastecimiento en el aire.

Estos buques tuvieron brillante actuación en las operaciones de combate que participaron. Sobresalió el USS Enterprise al que se le acreditan 19 buques japoneses hundidos, tres portaviones, 13 buques dañados y la cooperación para hundir a 10; su batería antiaérea derribó 185 aviones japoneses, recibió un reconocimiento presidencial por valentía en acción, fue dado de baja en febrero de 1947. El USS Hornet se hizo famoso con su incursión en abril de 1942, al lanzar 16 bombarderos B-25 hacia Tokio a cargo del teniente coronel James Doolittle. Estos aviones nunca regresaron al portaviones, se las ingeniaron para llegar a China, después de cumplir su misión. Este buque tiene la particularidad de ser el último portaviones hundido en acción, en octubre de 1942 por aviones japoneses en la batalla de Santa Cruz. El USS Yorktown fue hundido en la batalla de Midway en junio de 1942.

Los portaviones de la clase Essex

Fue la construcción de estos portaviones un programa nunca superado, que reflejó la verdadera capacidad industrial de los Estados Unidos de Norteamérica, al concretarse la construcción masiva de 24 buques de esta clase, 14 de ellos participaron en la guerra, 10 fueron seriamente dañados por los aviones Kamikase al final de la guerra.

El primero de ellos fue construido en el astillero Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company ubicado cerca de Norfolk – Virginia, astillero que tiene el record en Estados Unidos y en el mundo en la construcción de portaviones. Estos portaviones tienen características similares, desplazan como máximo hasta 45,800 toneladas, pueden llevar hasta 96 aviones, sus cubiertas de vuelo tienen 244 metros, su propulsión eran de turbinas de vapor pudiendo desarrollar hasta 32.5 nudos. Se les mejoró el equipo de control de averías. Disponían de tres ascensores, un armamento de cañones de cinco pulgadas, 40mm y 20mm. El diseño de estos buques no permaneció estático durante la guerra, muchos cambios fueron incorporados, basados en las lecciones aprendidas. Sus dotaciones fueron de 302 oficiales y 3003 tripulantes, después de la guerra muchos de ellos fueron modernizados instalándoseles otra cubierta de vuelo en ángulo. Participaron activamente en las campañas de la guerra de Corea y Vietnam, ya en esa época su grupo aéreo lo constituían aviones Jet.

tAlgunos de estos buques estuvieron en servicio hasta la década de los 90´s y, un caso muy particular es que de ellos unos pocos se conservan como museos históricos en diferentes puertos del litoral de los Estados Unidos de Norteamérica, ubicándose el USS Hornet en Alameda, California, el USS Intrepid en New York, el USS Lexington en Corpus Christi, Texas y el USS Yorktown en South Carolina. Tuve oportunidad de visitar el USS Lexington en Corpus Christi, Texas, pudiendo apreciar aeronaves muy bien conservadas en la cubierta de vuelo. En los hangares se observan aviones diversos y de diferentes épocas muy bien restaurados que constituyen una verdadera atracción turística y sirven para fomentar la conciencia marítima y los valores de la historia.

Durante la Segunda Guerra Mundial cubrieron todos los océanos del mundo, fueron necesarios pequeños portaviones para diversas misiones sobre todo protección de convoyes y guerra antisubmarina, así también para apoyar en operaciones anfibias. A continuación se muestra un cuadro con información sobre el particular:

CLASE	CANTIDAD	PUESTA EN SERVICIO	DESPLAZ. MÁXIMO (T).	ESLORA (pies)	AVIONES EMBARCADOS	VELOCIDAD (en nudos)	OBSERVACIONES
Portaviones logeros de flota	*2*	*1945*	*20.000*	*683*	*48*	*33*	-
Independence	*7*	*1942 - 1943*	*13.000*	*618*	*45*	*33*	*Se empezaron siendo cruceros ligeros*
Commencement Bay	*19*	*1944 - 1945*	*12.000*	*553*	*34*	*20*	*Se ordenó un mayor número, pero fueron cancelados; se concluyeron casi al final de la guerra*
Chenango	*3*	*1942*	*12.000*	*556*	*34*	*18*	*Fueron buques tanques convertidos*
Casablanca	*37*	*1943 - 1944*	*10.200*	*498*	*27*	*18*	*Se construyeron en 76 días. Originalmente se programó construir 50*
Bogue	*10*	*1942*	*8.300*	*494*	*21*	*16*	*Buques mercantes convertidos*
Total	*78*						

Los portaviones clase Midway

Fueron los CVA (Portaviones de Ataque) CVA 41 USS Midway, CVA 42 USS Franklin Roosevelt y CVA 43 USS Coral Sea siendo estos los buques de guerra más grandes de Estados Unidos construidos durante la Segunda Guerra Mundial. Sus quillas fueron puestas desde octubre de 1943 hasta julio de 1944, pero ya fue tarde para que entraran en acción al ser comisionados en setiembre de 1945, noviembre de 1945 y octubre de 1947, respectivamente.

Tuvieron un desplazamiento máximo de 64,000 toneladas, una eslora de 900 pies, tres catapultas, turbinas a vapor, desarrollaron hasta 33 nudos, pudiendo llevar hasta 75 aviones y una dotación de 4000 tripulantes.

Comenzando 1949 se inició su modificación para portar armas nucleares, siendo así los primeros buques del mundo con capacidad de ataque nuclear. Estuvieron desplazados en el Atlántico durante la guerra de Corea para después operar en el Pacífico. Dispusieron de la cubierta en ángulo y su ala aérea, incluyó modernos aviones Jet. Prestaron servicio hasta los años 1992 (Midway), 1977 (Roossevelt) y 1990 (Coral Sea). El USS Midway actualmente se conserva como buque museo, en San Diego, California.

El incidente del CVA USS United States

Este portaviones fue autorizado para ser construido en 1948 durante el gobierno de Harry Truman siendo Secretario de Defensa James Forrestal, quien se encontraba enfermo (se suicidó arrojándose del 17avo piso del hospital naval de Bethesda) acabando reemplazado por Louiss Jonhson quien no tenía simpatía por la Marina. Al poco tiempo de asumir el cargo, en forma unilateral, canceló la construcción de este portaviones al que ya se le había puesto la quilla en un trabajo que ya llevaba nueve días en astillero. El objeto principal de este buque era transportar armas atómicas, alcanzaría un desplazamiento de 80,000 toneladas, con una dotación de 4,100 tripulantes y podía transportar hasta 80 modernos aviones.

El argumento del nuevo Secretario de Defensa fue que el armamento nuclear podía ser llevado por los bombarderos B-36, que causó una gran revuelta entre los almirantes de esa época, finalizando con la renuncia del Secretario de Defensa; posteriormente se acusó al almirante Denfeld´s Jefe de Operaciones

Navales de esa época, de falta de lealtad con sus superiores y respeto a la autoridad, viéndose forzado a pasar al retiro.

Los súper portaviones

Clase "Forrestal" Propulsión Convencional - Máxima Velocidad 33 nudos						
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Baja*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*	*Capacidad Aviones*
CVA 59 "Forrestal"	*14/07/52*	*01/10/55*	*30/09/93*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 60 "Saratoga"	*16/12/52*	*14/04/56*	*20/08/94*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 61 "Ranger"	*02/08/54*	*10/08/57*	*10/07/93*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 62 "Independence"	*01/07/55*	*03/04/59*	*30/09/98*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*

Clase "Kitty Hawk" Propulsión Convencional - Máxima Velocidad 33 nudos						
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Baja*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*	*Capacidad Aviones*
CVA 63 "Kitty Hawk"	*27/12/56*	*29/04/61*	*12/05/09*	*75,200 toneladas*	*324 metros*	*90*
CVA 64 "Constellation"	*14/09/57*	*27/10/61*	*21/02/03*	*73,200 toneladas*	*327 metros*	*90*
CVA 66 "America"	*09/01/61*	*23/01/65*	*09/08/96*	*78,250 toneladas*	*327 metros*	*90*
CVA 67 "John Kennedy"	*22/10/64*	*07/09/68*	*01/08/07*	*83,000 toneladas*	*327 metros*	*90*

Estos buques se caracterizan por su gran tamaño y gran cubierta de vuelo no libre de potenciales peligros. A bordo del USS Forrestal durante la guerra de Vietnam en julio de 1967 hubo una explosión accidental en un avión que causo 130 muertos, 21 aviones destruidos y 13 horas de fuego. Estos buques tenían capacidad para transportar aviones adaptados para portar armas nucleares.

En 1962 el Secretario de Defensa Mc. Namara eximió la responsabilidad de ataques estratégicos nucleares a los portaviones de la flota, encargando esta tarea a los submarinos nucleares balísticos, misiles intercontinentales y bombarderos de la Fuerza Aérea. Es importante señalar que el USS Forrestal fue el primer súper portaviones en ser construido en los Astilleros Newport News Shipbuilding ubicado en el estado de Virginia muy cerca a la gran Base Naval de Norfolk. Es el astillero más grande de los Estados Unidos, posee una gigantesca grúa con capacidad para levantar hasta 900 toneladas, tiene dos grandes diques donde construyen los portaviones; cinco de los súper portaviones

convencionales se han construido en este astillero, así como el USS Enterprise y la totalidad de los 10 de la clase *Nimitz* así como los futuros de la clase *Gerald Ford*. La construcción de los portaviones tarda entre cinco a siete años.

El CVAN65 Enterprise

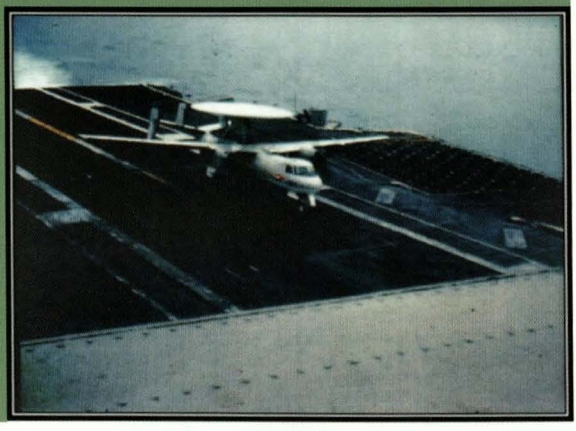
Fue el primer portaviones nuclear diseñado y producido en los Estados Unidos a un costo en su época (1961) de 500 millones de dólares. El CVN 78 Gerald Ford costará 12.3 billones en dólares del 2008, su quilla fue puesta el 4 de abril de 1958, fue puesto en servicio el 25 de noviembre de 1961 y dado de baja el 15 de marzo de 2013, después de haber servido por más de 51 años, un verdadero record. Tuvo un desplazamiento máximo de 83,400 toneladas con velocidades mayores a 35 nudos, 317 metros de eslora y pudo transportar más de 100 aeronaves, incluyendo helicópteros.

Su planta nuclear emplea reactores en vez de calderas para producir calor que genere vapor a alta presión, necesario para mover las turbinas de propulsión y los turbo generadores de electricidad y hacer funcionar todos sus sistemas incluso las cuatro catapultas. El combustible nuclear es un elemento fusionable como es el uranio enriquecido que produce gran cantidad de calor que es el que eleva el agua a gran temperatura. Sólo personas autorizadas tienen acceso a la planta nuclear, por lo que el comandante del portaviones, oficiales y personal de la planta nuclear deben recibir instrucciones y entrenamiento en energía nuclear antes de embarcarse.

Embarque a bordo del USS Enterprise

Tuve la singular oportunidad de embarcarme y navegar a bordo del USS Enterprise durante ocho horas, siendo estudiante en el *US Naval War College* de Newport. Se programó un viaje de estudios a los de mi promoción que éramos de 32 países diferentes; el viaje fue entre otros lugares, a San Diego, California, un día de abril de 1976. Nos embarcaron en la estación aeronaval de North Island y en helicóptero nos dirigimos al portaviones, aterrizando en su cubierta. Inmediatamente pasamos a los interiores, posteriormente después de visitas y explicaciones fuimos conducidos a "la isla" donde están sus tres puentes; uno de ellos, el puente del comandante del ala aérea, otro el del comandante del buque y el inferior el puente del almirante y su estado mayor, el





Operaciones de vuelo a bordo del USS *Enterprise*

almirante a bordo es el Comandante del Grupo de Batalla que tiene a su cargo varios *Destroyer*, un submarino nuclear, buques logísticos o anfibios según sea el caso, a esto se le llama "despliegue", cuando salen de sus bases por periodos de seis meses. A mí me tocó estar en el puente del almirante, y allí por varias horas fuimos espectadores de operaciones aéreas reales; a bordo de un portaviones vimos operar los ascensores, los aviones F14A Tomcat que por muchos años han sido las estrellas de la Aviación de la *US Navy*, los vimos siendo catapultados a 150 millas por hora. Una buena tripulación puede lanzar aviones cada 30 segundos, para el aterrizaje se puede lograr cada 45 segundos de día y 60 segundos de noche, con el gancho que tienen los aviones para lograr el enganche en los cables dispuestos en la popa. Se nos explicó que la doctrina para los pilotos es que al sentir que han tocado la cubierta dar máxima potencia para despegar nuevamente y evitar accidentes. Esta fue una gran y valiosa experiencia, al regreso nos catapultaron en un avión bimotor de apoyo.

Superportaviones Clase "Nimitz" Propulsión Nuclear - Máxima Velocidad 30 nudos				
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*
CVAN 68 "Nimitz"	*22/06/68*	*03/05/75*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 69 "Eisenhower"	*15/08/70*	*18/10/77*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 70 "Carl Vinson"	*11/10/75*	*13/03/82*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 71 "Theodore Roosevelt"	*03/10/81*	*25/10/86*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 72 "Abraham Lincoln"	*03/11/84*	*11/11/89*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 73 "George Washington"	*25/08/86*	*04/07/92*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 74 "John Stennis"	*13/03/91*	*09/12/95*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 75 "Harry Truman"	*29/11/93*	*25/07/98*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 76 "Ronald Reagan"	*12/02/98*	*12/07/03*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 77 "George Bush"	*06/09/03*	*10/01/09*	*102,000 toneladas*	*333 metros*

Cada uno de estos portaviones lleva un mínimo de 57 aviones y ocho helicópteros. Dentro de los aviones están incluidos los F/18A Súper Hornet, que han reemplazado los F-14A Grumann Tomcat que sirvieron a la flota por más de 20 años, siendo retirados por el 2000.



USS George Washington.



Construcción del USS Ronald Reagan.

También están incluidos aviones de guerra electrónica, alarma temprana y reaprovisionamiento en vuelo, con lo que se logra aumentar el radio de acción de los aviones. Las dotaciones bordean las 6000 personas; del buque 155 oficiales y 2980 tripulantes, del ala aérea 365 oficiales y 2500 tripulantes. El comandante del portaviones, un capitán de navío que ve por la seguridad y operación de su buque y el otro, el comandante del grupo aéreo por el mantenimiento y operación de sus escuadrones aéreos.

De estos buques normalmente cinco están en sus bases de la costa oeste y el Pacífico, uno se encuentra en reaprovisionamiento nuclear y recorrido, uno está por lo menos en despliegue en el Mediterráneo y dos en el area del golfo Pérsico y Pacífico. El combustible nuclear se renueva cada 13 años aproximadamente y la gasolina que llevan abordo puede alcanzar para 15 días de operaciones.

Comentarios finales

Al final de la Segunda Guerra Mundial, la *US Navy* contaba con 105 portaviones de los cuales 74 eran ligeros y de escolta y en 1947 no eran más de dos docenas. Actualmente tienen 10 y la tendencia es disminuir (con la automatización las tripulaciones están disminuyendo) y eso está previsto para los próximos tres portaviones de la clase *Gerald Ford* del siglo XXI: los CVN 78 Gerald Ford, CVN79 John F. Kennedy y CVN 80 Enterprise. En el primero la quilla fue puesta el 14 de noviembre de 2009 y estará en servicio el 2016, cuando saldría de baja el USS Nimitz, en el segundo se tiene previsto poner la quilla este año (2014) y ponerlo en servicio en el 2020 y, en el último la puesta de quilla sería en el 2019 y su comisionamiento el 2025.



Reaprovisionamiento en el aire.

La más importante arma ofensiva de las grandes potencias navales del mundo es y será por siempre, la fuerza de los portaviones de ataque, bases aéreas móviles que pueden desplazarse a cualquier parte del mundo proyectando su poder.

Bibliografía

- Bennet Christopher, 1996, Supercarrier.
- Bernard Ireland, 2008, The Illustrated Guide to Aircraft Carriers of the World.
- Department of the Navy, 1975, Understanding Soviet Naval Developments.
- E.B. Potter, 1990, Admiral A. Burke.
- Eric Werthem, 2013, The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World – 16th Edition.
- Jane´s Fighting, Ship of War World 1940-1943.
- Jane´s Fighting, 1969-1970.
- Jane´s Fighting, 2009-2010.
- Jane´s Fighting, 2010-2011.
- Marshall Cavendish Publication, 1983, The Falklands Wars.
- Michael and Glady´s Grenen, 1999, Aircraft Carriers.
- Michael C. Smith, 1997, Essex Class Carriers.
- Robert Stern, 1991, US Aircraft Carriers in Action.
- Robert Waring Herrick, 1971, Soviet Naval Strategy.
- Tom Clancy, 1999, Carriers.
- Weyers Flotten Thaschembuck, 1986-1987, War Ships of the World.
- Weyers Flotten Thaschembuck, 2005-2006, War Ships of the World.



A 100 años de la Gran Guerra



Capitán de Corbeta
JORGE DENEGRI BOLTAN



"El mundo es un gran escenario y todos los hombres y mujeres son meros actores". William Shakespeare

Revisando la historia

Cuando revisamos los textos de historia, notamos que siempre queda a la parcialidad de los hechos y en particular de los autores, el origen del conflicto que llevó a los Estados ingresar a una guerra; pero lo que nunca podrá cambiar ante nuestros ojos es el resultado final del conflicto en sí, por esto conviene realizar el ejercicio de ver más allá de la victoria o derrota como tal y advertir por el contrario, las consecuencias que trajo consigo dicho resultado, entendiendo el movimiento geopolítico que lo circundó.

Como es innegable, a toda acción se opone una reacción, y a veces se deben dar o crear las condiciones para romper el status quo imperante, y así sacar ventaja de las circunstancias; esto debe ser realizado con un libreto previo que permita poder avanzar acto por acto, y así llegar al final de la obra con una historia feliz para algunos y triste para otros (los derrotados).

A 100 años de cumplirse el inicio de la Gran Guerra o Primera Guerra Mundial como la conocemos hoy en día, conviene efectuar este análisis histórico para entender cómo se pueden manipular voluntades y jugar con el patriotismo,

lo que permitirá observar e interpretar el resultado final bajo la premisa que el triunfador es el que pone y propone las reglas finales del juego o "simplemente escribe la historia", y el perdedor es quien solo tiene derecho a estampar su firma en un tratado.

Geopolítica

Debemos analizar en principio la configuración geopolítica de Europa (Figura 1) a inicios del siglo XX, en particular la que se vivía en 1914, donde los Imperios austrohúngaro y el alemán predominaban en el viejo continente, tanto desde un punto de vista geopolítico como cultural.

Prácticamente, Europa estaba dividida entre, por un lado, la influencia alemana, la península Ibérica (que se mantuvo al margen de la guerra) y Francia y, por otro lado, el resto de los Balcanes y el Imperio ruso. Recordemos que los principales textos que se publicaban por ese entonces relacionados a la Economía, Ciencia, Política y otros, eran escritos en idioma alemán, mientras que el inglés británico, había pasado a un segundo plano de influencia, además de haberse incrementado de forma significativa la maquinaria industrial alemana, que ya había desplazado a la industria británica de su presencia en Europa.

Hecho trascendente

La historia occidental narra el evento que marca el inicio de la Gran Guerra, como un hecho prácticamente aislado dentro de la política internacional de aquella época, pero veremos cómo fue tomando importancia hasta el desenlace fatal de la misma.

El evento al que me refiero, fue el asesinato del archiduque del Imperio austrohúngaro Francisco Fernando o Franz Ferdinand (como también se le conoce), heredero de la casa de Habsburgo y de su esposa la duquesa de Hohenberg, Sofía Chotek, mientras realizaban una visita oficial en Sarajevo (hoy en día Bosnia-Herzegovina, capital de Bosnia) para observar supuestamente unas maniobras militares. Este hecho –el atentado – fue adjudicado a Gavrilo Princip terrorista serbio-bosnio, quien realmente era considerado por algunos como un extremista nacionalista que había sido influenciado por la agrupación secreta "Mano Negra" o también llamada "Unificación" o "Muerte", de origen serbio, pero esto nunca se pudo probar.

Figura 1



Mapa político de Europa de 1914.

Debo también decir que el emperador austrohúngaro Fernando José, era un político de avanzada edad para ese entonces, ya que con sus 84 años a cuestas y habiendo sido emperador desde los 18, su imagen y su salud estaban desgastadas. La muerte de su sobrino Franz Ferdinand fue considerada como una desgracia más de las que él estaba acostumbrado a padecer. En 1898, su mujer, Elisabeth de Baviera, sufrió una puñalada mortal en Ginebra por un anarquista y, anteriormente, en 1889, había sufrido la muerte de su único hijo, el archiduque Rodolfo que se suicidó con su amante en Mayerling (aldea del valle de Helenenthal, cerca de Baden, a pocos kilómetros de Viena). Estos acontecimientos hicieron que el heredero del trono sea el primo de Rodolfo, es decir, Francisco Fernando, su sobrino.

El asesinato de Franz Ferdinand —reitero— fue un hecho aislado y sumamente extraño en la historia, pero cierto al fin y al cabo.

El homicidio fue perpetrado el 28 de junio de 1914 y no debería haber generado guerra alguna, mucho menos una guerra mundial, que luego acarrearía

la muerte de cerca de 10 millones de personas, poco menos de la mitad de la población actual de nuestro país.

A tan solo un mes de este asesinato se iniciaron las acciones militares de la Triple Entente conformada por Gran Bretaña, Francia y el Imperio ruso en contra de Alemania y el Impero austrohúngaro (o viceversa). Debemos recordar que en el año de 1892 se llevó a cabo la alianza entre Francia y el Imperio ruso, auspiciada por el rey Eduardo VII de Gran Bretaña (por entonces príncipe de Gales y tío del zar Nicolás II de Rusia), al parecer con una visión geopolítica a futuro, debido a que a pesar que Gran Bretaña contaba hasta ese entonces con la armada más grande y poderosa del mundo, –que le permitió mantener su *Pax británica*– necesitaba el ejército en tierra que le pudiera otorgar la victoria. Es por esto que promovió esta alianza militar, como vimos anteriormente (Figura 1), que colocaría a Francia y al Imperio ruso a su disposición pudiendo abrir en la parte continental dos frentes sobre Alemania y el Imperio austrohúngaro.

El rencor francés almacenado por años, fue aprovechado por la isla británica debido a que la influencia inglesa iba en desmedro en comparación con la alemana.

En efecto, uno vendría desde el oeste y otro desde el este, respectivamente, aprovechando el rencor excesivo y revanchismo que existía en Francia por la derrota de 1871 (esta Alianza se debía fundamentalmente a la derrota francesa en la guerra franco-prusiana de 1871), donde al finalizar las hostilidades Francia quedó sumida ante el poder Alemán (Prusia) y en particular al de la política exterior de su Canciller Otto von Bismarck, llegando los franceses a perder el control territorial de las regiones de Alsacia y Lorena según el Tratado de Fráncfort, Tratado que signó los límites territoriales entre Francia y Alemania el 10 de mayo de 1871.

El rencor francés almacenado por años, fue aprovechado por la isla británica debido a que la influencia inglesa iba en desmedro en comparación con la alemana. Los británicos tuvieron intentos fallidos durante la segunda parte del siglo XIX en recuperar su influencia por ejemplo en los Estados Unidos de América y no estaban dispuestos a perderla —su influencia— en Europa, menos aún con una Alemania en pleno crecimiento industrial y sobre todo geopolítico en el continente. Luego, como veremos, *el tiro les saldría por la culata.*

Como podemos observar (Figura 2), Gran Bretaña es un territorio insular europeo muy próximo a la parte continental, pero al ser prácticamente indepen-

diente por solo contar con fronteras marítimas, esa condición absoluta le permite (permitió) tener una autonomía propia de un Imperio hasta hoy en día, proyectando sus intereses fuera de su espacio territorial hacia el continental. El problema fue que el Imperio alemán se encontraba avanzando en influencia y en territorio continental, lo que motivó a mover las fichas del tablero y reordenar la geopolítica europea. Al final, veremos el triste desenlace alemán en la guerra y la inesperada posición de Gran Bretaña en el ámbito internacional.



Figura 2

Vista satelital de la isla británica.

http://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Breta%C3%B1a#mediaviewer/Archivo:Satellite_image_of_Great_Britain_and_Northern_Ireland_in_April_2002.jpg

Para terminar de apreciar las alianzas de los Estados, tenemos que hacer referencia a la Triple Alianza formada en el siglo XIX (1882) por el Imperio alemán, austrohúngaro e Italia. Como se puede apreciar (Figura 3), la geopolítica comenzó a moverse muchos años antes de la guerra, por eso mi reflexión preliminar sobre la muerte de Franz Ferdinand como un evento que sólo lo puedo relacionar con un detonante que llamase la atención internacional, pero de ninguna manera podría considerarse un acto hostil entre Estados para iniciar una guerra. En la Figura 3, se aprecia como la Triple Alianza fue prácticamente cercada por la Triple Entente, y fue así más fácil su derrota.

Figura 3



Mapa de las alianzas militares en 1914.

http://es.wikipedia.org/wiki/Triple_Alianza_(1882)#mediaviewer/Archivo:Map_Europe_alliances_1914-es.svg

También es conveniente citar otros dos atentados que se suscitaron en fechas muy cercanas al primero: uno fue el asesinato de Jean Jaurés el 31 de julio de 1914, diputado pacifista del Partido Social Francés, que se oponía rotundamente a la guerra, muerte que pasó desapercibida en las relaciones exteriores y, el otro fue el atentado contra la vida del monje ruso Grigori Rasputín el 29 de junio de 1914 en Pokrovskoi (Tobolsk), quien, cuando se dirigía al correo postal, fue atacado por una mendiga con una bayoneta que llegó a clavar en su vientre, sin comprometer órgano alguno. Estos extraños atentados se dieron muy próximos al inicio de la guerra; aunque no fueron relacionados, fueron perpetrados contra la vida de personajes con gran aceptación e influencia en sus respectivos países, como para que fuese cobrando importancia en el colectivo y acelere el curso de los hechos.

De regreso al crimen

Volviendo al atentado del archiduque Francisco Fernando, el gabinete de Viena emprendió contra de Serbia aduciendo que el gobierno tenía pleno conocimiento de los hechos que sucedieron sobre la vida de Franz Ferdinand,

atentado que habría sido advertido a través de sus canales de inteligencia, afirmación que fue negada rotundamente por las autoridades serbias.

Pero aquí podría darse el enclave para que pise el palito el Imperio austrohúngaro, al no ser directamente provocado por uno de los países de la Triple Entente, puesto que si Serbia era provocada, el Imperio ruso podría protestar debido al Tratado de San Stefano (aldea al oeste de Estambul), firmado el 3 de marzo de 1878 luego de la victoria rusa frente a las tropas del Imperio otomano, donde se reconocía la independencia de Serbia y siendo el Imperio ruso un garante de su soberanía.

El Imperio austrohúngaro contaba con el apoyo alemán y pretendía que se llevase a cabo una exhaustiva investigación en territorio serbio (Sarajevo, ciudad del asesinato) por parte de la policía austríaca debido a la certeza que tenían en las conexiones entre el grupo Mano Negra y los servicios de inteligencia serbios, lo cual hacía más sospechoso el atentado sobre el archiduque.

A pesar de haber realizado varias solicitudes, Serbia con el respaldo del Imperio ruso no aceptó las condiciones ofrecidas por Austria-Hungría; en consecuencia, el 28 de julio de 1914 el Imperio austrohúngaro hace la declaración de guerra a Serbia (cayó en el engaño diplomático). Al día siguiente se realizó la movilización general de la fuerza rusa, desplazamiento que causó que Alemania le declarase la guerra al Imperio ruso el 1 de agosto de 1914 por considerar esta movilización de tropas como un acto de guerra en contra del Imperio austrohúngaro. Todo fue cayendo como si fuera un castillo de naipes o como diría Shakespeare "un libreto previamente diseñado" diseño orquestado por la isla británica, como veremos más adelante, pero sin los resultados finales esperados.

Francia dispuso una vigilancia constante sobre sus fronteras motivando una vez más, que todo se vaya magnificando aceleradamente. Alemania nuevamente tomó la iniciativa, pero ahora sobre Francia, declarándole la guerra el 3 de agosto de 1914.

Un sinnúmero de errores diplomáticos, ¿o tal vez no?, recordemos que Francia quería hacerse nuevamente de los territorios de las regiones de Alsacia y Lorena.

Como podemos apreciar, las circunstancias se dieron en muy pocos días y la crisis creció de forma exponencial, a tal punto que su repercusión tendría decisiones fatales para la humanidad de inicios del siglo XX, y en particular en la geopolítica mundial, un nuevo actor ingresaría en escena.

Ingresa Estados Unidos de América y cambia la geopolítica mundial

La intención de este artículo es poder apreciar el comportamiento de los Estados dentro de la guerra y cómo afectó el resultado final en su comportamiento internacional. Desde el inicio de la guerra los Estados Unidos de América se habían mantenido al margen de la misma, pero en 1917 hubo un giro en su política internacional.

Al encontrase los Imperios europeos desgastados por el esfuerzo de la guerra, era un buen momento para ingresar e imponerse como el Estado más influyente desde ese entonces hasta hoy en día.

Con una política de intereses y entendiendo que la carrera armamentista era la única forma de poder lograr predominar en el mundo, aunque para ese entonces era una paria militar, sin un ejército considerable, menos con una artillería que pueda tener algún valor combativo. El ejército estadounidense para el año de 1917 tenía un efectivo de 130,000 soldados, pero en el pico de la guerra tuvo un ejército de dos millones de efectivos que llegaron a Francia a disfrutar de la derrota alemana, aunque sufrirían alrededor de 500,000 bajas, pagó el *derecho de piso*.

En enero de 1918, el presidente de los Estados Unidos de América, Woodrow Wilson, señaló una propuesta de lo más idealista denominada los "14 puntos", donde fundamentalmente solicitaba que la diplomacia no sea "secreta". De lo más paradójico en la historia de la humanidad, bien podría ser considerado un idealista o un iluso de la realidad. Otro punto fundamental fue la creación de la Sociedad de las Naciones (Liga de Naciones) —lo que ahora conocemos como Organización de las Naciones Unidas ONU— que regularía de alguna forma las relaciones internacionales y aseguraría la paz mundial.

Georges Clemenceau al leer la declaración de Wilson dijo: "El propio Dios se contentó con solo 10 {...]" , en clara alusión al excesivo idealismo de Wilson.

En noviembre de 1918 llegó el tan ansiado armisticio, los alemanes tuvieron que ceder y abandonar los territorios ocupados, repatriaron a los prisioneros de guerra (aunque el término no se había acuñado aún), entregaron miles de cañones y se impusieron un sinnúmero de condiciones más, donde el gran perdedor fue el Imperio alemán, cuya influencia también se vio diezmada. A partir de esa época el idioma inglés retomó su predominio mundial, pero ya no el inglés británico, sino el americano.

Figura 4



Mapa de Europa (1923) en el que se muestra los cambios territoriales ocurridos como consecuencia de la Primera Guerra Mundial.

http://historia1789.blogspot.com/2009/04/el-mapa-de-europa-en-1923.html

Como se muestra en la Figura 4, al término de la Gran Guerra, Alemania había terminado su influencia en Europa, el Imperio austrohúngaro quedó dividido, vencido y sometido. Como podemos observar, solo unos Estados privilegiados mantuvieron sus territorios como en un inicio, Gran Bretaña y los Estados Unidos de América fueron uno de ellos. El resto de alguna u otra forma tuvieron que modificar sus límites fronterizos continentales, en particular Alemania y Austria-Hungría con más del 80% de pérdidas territoriales, es por eso que la influencia alemana se redujo drásticamente, regresando la supremacía inglesa en las actividades europeas de la época.

Referencia

1 Imperio austrohúngaro: territorios hoy en día de los países de Austria, Hungría, Eslovaquia, Croacia, Eslovenia, Bosnia-Herzegovina, República Checa, y parte de Italia, Ucrania, Rumania, Serbia y Moldavia. http://albalathmc.files.wordpress.com/2007/04/europa1914.jpg

2 Lozano Cutanda, Álvaro (2011), *Breve historia de la Primera Guerra Mundial*, p. 192.

Bibliografía

- Canal Historia (2013), *La Gran Guerra.*
- Haffner, Sebastian (1964). *Los siete pecados capitales del Imperio alemán en la Primera Guerra Mundial.*
- Título original *Die siebentodsünden des deutschen reichesimerstenweltkrieg.*
- Hernández, Jesús (2007). *Todo lo que debe saber sobre la Primera Guerra Mundial.*
- Lozano Cutanda, Álvaro (2011). *Breve historia de la Primera Guerra Mundial.*
- MacMillan, Margaret (2013), 1914. *De la paz a la guerra.* Título original Thewarthatendedpeace: Theroadto 1914.
- Troyat, Henri (1996), *Rasputín.* Título original Raspoutine.



Semblanza del señor Contralmirante CJ. (f) Máximo Cisneros Sánchez



Contralmirante
HERNÁN PONCE MONGE



Fuero Militar Policial

El 25 de noviembre de 1919 nace en la calle Junín del cercado de Lima, el señor Máximo José Moisés Cisneros Sánchez, hijo del magistrado doctor Máximo Cisneros Valle, vocal de la Corte Superior de Justicia de Lima, y de doña Virginia Sánchez Pastor de Cisneros.

El 27 de julio de 1945 contrae matrimonio civil nuestro recordado señor contralmirante con doña Elvira Natalia Enriqueta Gallo Ferreyros, hija de don Luis Gallo Porras y de doña Natalia Ferreyros Roel. El 16 de junio del año siguiente, en la iglesia Virgen del Pilar, en San Isidro, se unió religiosamente a dicha dama.

Así constituyó un hogar ejemplar, una familia unida y con sólida raigambre católica, de cuyo matrimonio tuvieron diez hijos: José Manuel, Carmen María, Natalia, Virginia, Máximo, Teresa, Pilar, Susana, Luciano y Gloria Cisneros Gallo.

El señor doctor Máximo Cisneros Sánchez, nos trae a colación el pensamiento anónimo de "Que no es feliz el que hace lo que quiere, sino el que quiere lo que hace". Abogado, obtuvo su título en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en 1960, donde fue profesor de Derecho Aeronáutico y Derecho Comercial por varios años.



En emotivo discurso, contralmirante CJ. (r) Hernán Ponce Monge.

Entre otros cargos que ejerció, podemos mencionar que laboró en el Concejo Provincial de Lima, fue auxiliar catalogador de la Biblioteca desde 1940 a 1942. En el Ministerio de Justicia y Cultura formó parte de la Comisión Reformadora del Código de Comercio de 1942 a 1943.

En la Marina de Guerra del Perú, ingresó en 1943 como teniente primero asimilado, siendo nombrado secretario del Juzgado de Instrucción Permanente de la Marina. En aquella época los oficiales se asimilaban en cada grado.

En 1947 se asimiló con el grado de capitán de corbeta, siendo nombrado como relator secretario del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

El doctor Domingo García Belaúnde, en su célebre obra Mar y Constitución, al referirse a la Marina de Guerra del Perú y su apoyo en la Tesis de las 200 millas, da un testimonio señalando que entrevistó al señor contralmirante CJ. Máximo Cisneros Sánchez, quien le manifestó que en 1947 siendo Presidente Constitucional de la República el doctor José Luis Bustamante y Rivero, era canciller de la República el doctor Enrique García Sayán y ministro de Marina el entonces capitán de navío y después contralmirante Manuel Ricardo Nieto Chi-

poco. El canciller entregó al ministro Nieto un borrador del futuro Decreto Supremo sobre las 200 millas marinas, y éste, a su vez, llamó al capitán de navío CJ. Máximo Cisneros Sánchez, quien era auditor de la Zona Judicial de Marina y asesor en el Ministerio de Marina, para que lo estudiase, lo que hizo prolíficamente, conjuntamente con los diplomáticos Edwin Letts Sánchez y Alberto Ulloa Sotomayor. Era una norma de protección y conservación de los recursos pesqueros, que se constituyó precursora del nuevo Derecho del Mar, base del pronunciamiento de la Corte Internacional de Justicia de La Haya en el problema limítrofe marítimo con Chile.

Con el Nuevo Código de Justicia Militar de 1950, se crea el Cuerpo Jurídico Militar, continúa ejerciendo el cargo de auditor del Concejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

En 1949 al capitán de fragata asimilado Máximo Cisneros lo nombran Fiscal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

En 1950, al capitán de navío asimilado Máximo Cisneros lo nombran auditor del Consejo Permanente de la Zona Judicial de Marina.

Con el Nuevo Código de Justicia Militar de 1950, se crea el Cuerpo Jurídico Militar, continúa ejerciendo el cargo de auditor del Concejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

El señor capitán de navío CJ. don Máximo Cisneros Sánchez fue un experto magistrado en la Justicia Militar, habiendo transcurrido en los diversos grados y cargos jurisdiccionales y fiscales hasta llegar al más alto nivel. Puso en práctica a Sócrates cuando dijo: "El Juez presta un servicio transcendental para la patria, crisol en que se funda la Ley y la justicia".

En el mes de noviembre de 1954, durante el Gobierno constitucional del general Manuel A. Odría Amoretti, siendo Ministro de Marina el contralmirante Roque A. Saldías Maninat, el capitán de navío asimilado Máximo Cisneros Sánchez era el auditor letrado de la Zona Judicial de Marina, cuando se ubicaron en nuestras 200 millas marinas a la flota pesquera del armador griego Aristóteles Onasis, efectuando una caza indiscriminada e irracional de ballenas, siendo perseguida y capturada por buques de nuestra Armada Peruana, iniciándose un proceso sumario que terminó con la expedición de la Resolución



En pleno, la familia del contralmirante CJ (f) Máximo Cisneros Sánchez.

de la Capitanía de Puerto de Paita, del 25 de noviembre de 1954, rubricada por el capitán de fragata don Ramiro Ramírez de Piérola, en su calidad de Capitán del Puerto de Paita, que impuso una multa de tres millones de dólares, en forma solidaria y mancomunada a los capitanes, propietarios y navieros de las naves infractoras, decomisándose la carne y el aceite de ballenas, entregándola a la ciudadanía. La multa fue aceptada y no impugnada y por el contrario fue cumplida plenamente, el pago íntegro de la deuda, por parte del representante en Lima de la Lloyd's de Londres. La Marina de Guerra del Perú hizo respetar las normas nacionales con lo cual el Perú dio a conocer a las grandes empresas pesqueras extranjeras que protegería sus riquezas ictiológicas, por la razón del derecho, convirtiendo estos hechos en un clásico del Derecho Internacional Público y del Derecho del Mar. El caso de Onasis volvió a tener relevancia, cuando el 27 de enero de 2014, se expide la sentencia del tribunal de La Haya, que resuelve la controversia limítrofe con Chile, respecto a la delimitación marítima.

El 17 de junio de 1957 el doctor Máximo Cisneros Sánchez, como empresario funda Aerolíneas Peruanas S.A (APSA), siendo su presidente del directorio, en 1967 era un ejemplo de seguridad aérea, brindó un excelente servicio, hasta

que afrontó una crítica situación económica y política.

Fue muy activo en las asociaciones profesionales así presidente de la Federación Nacional de Colegios de Abogados del Perú de 1957 a 1961, miembro honorario de organismos internacionales de abogados, como la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Madrid, miembro de los Colegios de Abogados de Perú y Costa Rica, miembro asociado del Instituto Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional. También entre diversas actividades de carácter cívico participó como director de la Corporación Nacional de Comerciantes del Perú.

El 15 de febrero de 1958 el doctor Máximo Cisneros formó parte de la delegación del Perú a la Conferencia de las Naciones Unidas, sobre Derechos del Mar en Ginebra.

"Pertenecer a la Marina, ello constituye un privilegiado honor que siempre he sabido apreciar en su exacta valía, y fundamentalmente en los años de colaboración, mutua comprensión, de fraterna amistad con los que me ha tocado alternar literalmente el ejercicio de la función y de absoluta identidad de ideales patrióticos".

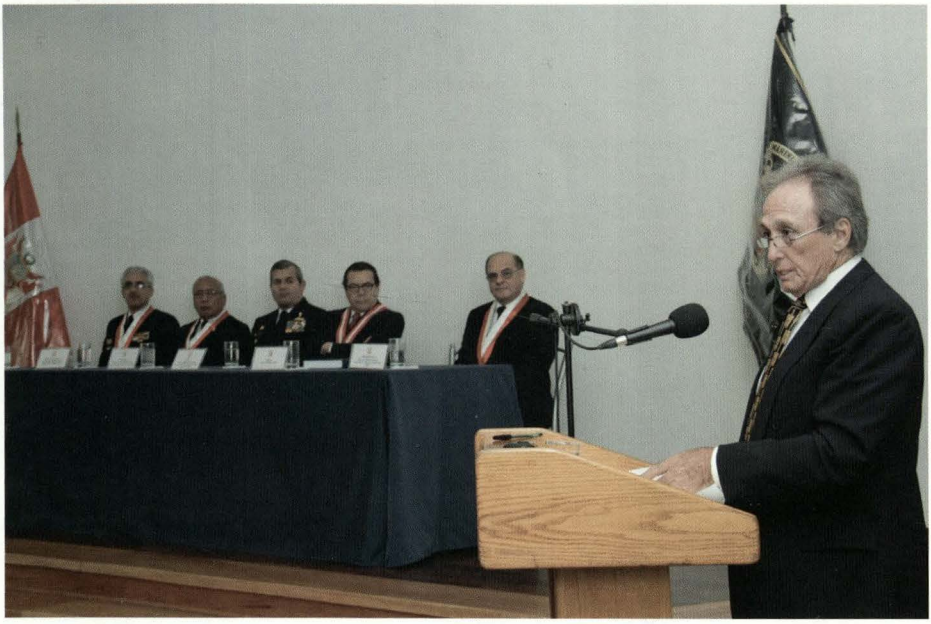
Evoco sus palabras en la comunicación dirigida al señor Ministro de Marina, el 10 de agosto de 1961:

> Los abogados, señor ministro, o al menos quienes ejercemos nuestra profesión en el cabal sentido de esa palabra, con verdadera vocación y dedicación de vida, somos hombres sensibles por excelencia y solemos conceder privilegio absolutos a los valores morales sobre toda consideración material.

Luego parafraseando dijo:

> Pertenecer a la Marina, ello constituye un privilegiado honor que siempre he sabido apreciar en su exacta valía, y fundamentalmente en los años de colaboración, mutua comprensión, de fraterna amistad con los que me ha tocado alternar literalmente el ejercicio de la función y de absoluta identidad de ideales patrióticos.

En 1966 nuestro personaje fue nombrado Procurador General de la República para los asuntos relativos al portafolio de Marina, con la asimilación al grado



Agradeciendo, doctor José Manuel Cisneros Gallo, hijo del contralmirante Máximo Cisneros.

de contralmirante, posteriormente se le otorga la efectividad en el grado de contralmirante CJ.

Fue el primer contralmirante del Cuerpo Jurídico, de un gran prestigio nacional e internacional, un hombre íntegro e intachable, justo y ponderado.

Con la Resolución Suprema Nº 0041-72/MA/DP del 16 de enero de 1972 pasó a la situación de retiro, "a su solicitud", dándosele las gracias por los importantes servicios prestados a la Nación, reconociéndole 35 años, 6 meses y 24 días de servicios.

El señor doctor Máximo Cisneros Sánchez fue elegido en 1979 por la Asamblea de la Organización de los Estados Americanos, como juez de la Corte Interamericana de Derechos Humanos de 1979 a 1985, siendo su primer vicepresidente de 1979 a 1981, fundador de este órgano jurisdiccional internacional, fueron seis años de fructífera labor, cimiento de una nueva visión hacia un continente de respeto a los derechos humanos, en una constante búsqueda hacia la paz, armonía y justicia.

Tuve el honor de conocer personalmente al señor contralmirante CJ. Máximo Cisneros Sánchez, lo asistí cuando realizó la defensa de la Marina, en el en-

tonces Tribunal Agrario, respecto a los terrenos en que hoy nos encontramos, el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

Nuestro recordado almirante demostró ser un excelente orador y por encima de ello, un eminente jurista, que para los oficiales del Cuerpo Jurídico de la Marina constituye un ejemplo a seguir. Su vida nos lleva a Amado Nervo cuando al culminar su poema En Paz dice:

"¡Vida, nada me debes!"

"¡Vida estamos en paz!"

Lamentablemente falleció en Lima el 5 de junio de 1990 a los 71 años de edad, cuando aún esperábamos mucho de su intachable y productiva vida.

Descanse en paz señor almirante, su legado es la estela que fija el rumbo hacia la existencia profesional de los oficiales del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú.

Lima, 3 de setiembre de 2014.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionale
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
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci

Jefe de Estado suscribió decreto aprobatorio de la Carta de Límite Exterior -Sector Sur- del Dominio Marítimo del Perú.



En la sala Cáceres del Palacio de Gobierno, el Jefe de Estado, Ollanta Humala Tasso, suscribió el decreto que aprueba la Carta de Modificación de las Líneas de Base del Dominio Marítimo que define el límite marítimo con Chile. La misma, que fue elaborada de acuerdo a tres importantes instrumentos.

Primero, el fallo de la Corte Internacional de Justicia del 27 de enero del presente año, el cual resolvió la controversia concerniente a la delimitación marítima entre Perú y Chile. Segundo, los trabajos conjuntos de campo y gabinete correspondientes a la medición de los puntos de límite marítimo entre Perú y Chile, acta que fue suscrita en Lima el 25 de marzo de 2014. Tercero, la Ley 30223, que adecua la Ley 28621, Línea Base del Dominio Marítimo del Perú.

El trascendental acto, contó con la presencia del ministro de Relaciones Exteriores, Gonzalo Gutiérrez; el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido y el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera.

Ambos ministros, refirieron que este documento recoge las labores llevadas a cabo por la Comisión Mixta Peruano-Chilena, para determinar las coordenadas del límite marítimo, y agradecieron a expertos técnicos y cartógrafos, entre ellos al personal de la Marina de Guerra del Perú, y de la Cancillería. Remarcaron además el buen entendimiento sostenido para que esta Comisión Mixta binacional haya logrado rápidamente la determinación de las coordenadas que hoy permiten cerrar la frontera sur con Chile.

Finalmente, la Carta de Límite Exterior -Sector Sur- del Dominio Marítimo del Perú, fue presentada a la prensa por el Director de Intereses Marítimos de la Marina, Contralmirante Javier Gaviola Tejada.

Embajador del Japón presentó saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor General de la Marina



El Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire, recibió la visita protocolar del embajador de Japón, consejero Masahiro Takagi, quien llegó acompañado del jefe del Departamento de Seguridad, primer secretario Hideaki Kagohashi; la jefa del Departamento Político, segunda secretaria Yuko Koga y el funcionario local del Departamento de Seguridad, Juan Ichiyanagi Arévalo.

Durante la reunión, se abordaron diversos temas de interés, en los que resaltaron los asuntos de seguridad y defensa, en el ámbito de nuestras competencias. En este contexto, se recibió información sobre la nueva Política de Seguridad Nacional a nivel Estratégico del Japón y se establecieron canales de coordinación con los funcionarios de la Embajada que tienen relación con el sector de Defensa. Asimismo, mediante esta visita se pudieron coordinar diversas actividades entre la Armada Imperial japonesa y la Marina de Guerra del Perú.

Al término de la cita, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina y el embajador de Japón intercambiaron presentes recordatorios.

En la reunión estuvieron presentes también, el Jefe del Departamento de Política y Estrategia Institucional del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Rodolfo Sablich Luna - Victoria, y el jefe de la Oficina de Enlace del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal.

Director General de Personal de la Marina visitó a su homólogo en Brasil



Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y, de fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Brasil, el Director General de Personal de la Marina, Vicealmirante José Luis Paredes Lora, realizó una visita oficial, del 17 al 22 de agosto, al Director General de Personal de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Elis Treidler Öberg.

A su llegada, el vicealmirante José Luis Paredes Lora se reunió con su homólogo de Brasil y participó en la exposición sobre el sistema de enseñanza naval, considerando los puntos concernientes al personal, desarrollada en las instalaciones de la Escuela Naval de Brasil, a cargo del Director de Enseñanza de la Marina, vicealmirante Antonio Carlos Soares Guerreiro. Del mismo modo, el Director de la Escuela Naval de Brasil, contralmirante Marcelo Francisco Campo, expuso acerca de la malla curricular de los cadetes navales.

Similar reunión sostuvo con el Comandante del Centro de Instrucción Almirante Alexandrino - CIAA, contralmirante Hermann Iberê Santos Boehmer Júnior, quien le brindó detalles sobre la instrucción que recibe el personal que se prepara para formar parte de las unidades y dependencias navales. A su turno, el Comandante de Centro de Instrucción Almirante Wandenkolk, contralmirante Flávio Soares Ferreira, expuso acerca de la preparación profesional que reciben los oficiales asimilados.

Continuando con las jornadas de intercambio, el Comandante del Colegio Naval, capitán de navío Guilherme Da Silva Costa detalló todo lo referente a la enseñanza que imparten en los últimos tres años del nivel secundario y los beneficios que tienen para el ingreso directo a la Escuela Naval de Brasil.

Técnicos Supervisores participaron de importante simposio en Malasia



En un ambiente de alto nivel profesional técnico y dando cumplimiento al programa de actividades establecido en la Conferencia Naval del Pacifico Oeste (WPNS), del 18 al 22 de agosto, delegaciones de las Marinas del Asia Pacífico se reunieron en la VI edición del Senior Enlisted Leaders Working Group en la ciudad de Kuala Lumpur – Malasia.

La Marina de Guerra del Perú, en su condición de miembro pleno participó en este foro con la asistencia del técnico supervisor Primero Tel. Miguel Saldivar Puente, técnico supervisor Maestro de la Dirección General de Economía de la Marina y el técnico supervisor egundo Tel. Leonardo Huamán Choquenaira, quienes expusieron acerca de la visión y misión de la institución, ubicación geográfica, y la relación con el entorno nacional. En este último aspecto resaltaron el rol que cumple en el desarrollo nacional, a través de la construcción de puentes para mejorar la comunicación con el interior del país, ayuda a las comunidades afectadas por desastres naturales y el plan de apoyo sostenido a la población de la Amazonía con las plataformas itinerantes de acción social.

También trataron acerca de la integración con el entorno regional, a través de las cuencas del Amazonas, Orinoco, Río de la Plata, lago Titicaca, océano Pacifico y la presencia del Perú en la Antártida. Asimismo, remarcaron la presencia de la Marina de Guerra en diversos países del mundo a través de agregadurías, y por último, expusieron acerca de la visión y misión del sistema educativo, el entrenamiento y capacitación que actualmente sigue el personal naval.

Durante el evento, se hizo hincapié sobre la importancia de una comunicación efectiva dentro de las organizaciones, el fortalecimiento de los valores, la identificación, el respeto de los jóvenes que se alistan en las Marinas, así como la motivación del personal en su desarrollo profesional. Se trataron también, temas relacionados a la capacidad de un líder.

Cabe referir que el personal naval de Perú, participó conjuntamente con representantes de Australia, Brunei, Canadá, Chile, Estados Unidos de América, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Pakistán, Singapur y Tailandia.

Al término de las exposiciones, se formaron dos equipos de trabajo donde se trataron temas relacionados a la administración de personal en un enfoque innovador y la contribución en la excelencia organizacional de nuestras Armadas.

En Buenos Aires se desarrolló la XXVI Conferencia Naval Interamericana



En la ciudad de Buenos Aires, Argentina, entre el 8 al 12 de setiembre, se llevó a cabo la XXVI Conferencia Naval Interamericana, la misma que congregó a autoridades navales de las Armadas de Argentina, Bolivia, Brasil Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, así como a representantes de la Junta Interamericana de Defensa y de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales.

La delegación de la Marina de Guerra del Perú estuvo encabezada por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Edmundo Deville del Campo e integrada por el Agregado Naval del Perú en Argentina, capitán de navío Walter Rabines Cuttin; el capitán de navío Alberto Arnillas Brender y el teniente primero Eder Suclla Ardiles.

En el marco de la conferencia, se efectuó la disertación del tema: "Las Armadas en la seguridad y el desarrollo nacional", donde se destacó los roles y la contribución de la Marina de Guerra del Perú en ambos ámbitos. Asimismo, se enfatizó que la Institución estará siempre en condiciones de proyectar su accionar fuera

del territorio nacional, llevando a cabo acciones humanitarias en el extranjero, promoviendo un clima de paz y seguridad a nivel hemisférico, regional y subregional, con el objetivo de crear un ambiente de estabilidad política y de fomento de la confianza, necesarios para facilitar el desarrollo de nuestros países y contribuir a la erradicación de la pobreza.

Por otro lado, durante el referido evento profesional, se desarrollaron reuniones bilaterales entre los jefes de las delegaciones de las Armadas participantes, para tratar temas de interés mutuo. Adicionalmente, se constituyeron grupos de trabajo, con la finalidad de analizar las propuestas presentadas sobre el tema central de la conferencia, las mismas que se transformaron en importantes acuerdos.

Finalizó el evento, con la ceremonia de clausura, la misma que fue presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada de Argentina, el 12 de setiembre.

Cabe señalar, que la Conferencia Naval Interamericana fue creada en 1959 para fomentar relaciones profesionales permanentes entre las Armadas de los países participantes y su importancia radica en constituir un foro de intercambio de ideas, conocimientos y entendimiento mutuo de asuntos marítimos que afectan al continente americano.

Oficiales de Marina de Guerra participaron en Conferencia Asia Pacifico - APSC



Del 8 al 11 de setiembre, se llevó a cabo la Conferencia Asia Pacífico (APSC), evento que contó con la participación de 63 representantes de 18 países, reunidos en la ciudad de Kota Kinabalu en el estado de Sabah al este de Malasia.

La delegación de Perú estuvo conformada por el capitán de navío Adolfo Tirado Paredes y el capitán de fragata Luis Caballero Rengifo, ambos pertenecientes a la dotación de la Fuerza de Submarinos.

La Conferencia Asia – Pacífico (APSC) es un foro valioso que busca contribuir la cooperación regional en una misión humanitaria. Asimismo, esta conferencia multilateral promueve la participación y la cooperación en el rescate de personal de unidades submarinas ante un posible siniestro en la mar.

Cabe destacar que la APSC reúne a las naciones que poseen unidades submarinas de la región Asia Pacifico contribuyendo con un programa de preparación en caso de rescate real de un submarino real en la región Asia-Pacífico, siempre buscando obtener una respuesta rápida siendo vital para cualquier "operación de rescate de submarinos" el factor tiempo.

Marina de Guerra del Perú adquirió helicópteros multimisión Seasprite SH-2G



Como producto de la alianza estratégica para la defensa entre Perú y Canadá, en el Salón Grau del Ministerio de Defensa, se firmó el contrato para la adquisición de cinco helicópteros multimisión Seasprite SH-2G, unidades con capacidad de guerra anti superficie, guerra anti-submarina, guerra electrónica y exploración marítima multiespectral.

La firma del documento contó con la presencia del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera; el Viceministro de Recursos para la Defensa, Jakke Valakivi y, el Director de Contrataciones del Material de la Marina, contralmirante César Colunge Pinto.

La delegación de Canadá estuvo representada por su Embajadora en nuestro país, Patricia Fortier; el Vicepresidente de Canadian Commercial Corporation, Pierre Alarie y el vicepresidente de General Dynamics Air and Space, Bryan Faba.

Por sus características, cada unidad contribuirá a la seguridad interna y externa del país, en las tareas de vigilancia, búsqueda y rescate de acuerdo a los compromisos internacionales asumidos por el Perú ante la Organización Marítima Internacional.

Esta adquisición se realiza como parte de los trabajos de recuperación de las capacidades operativas de la Marina de Guerra, que viene realizando el Estado peruano.

Junta Interamericana de Defensa será presidida por vicealmirante de la Marina de Guerra del Perú



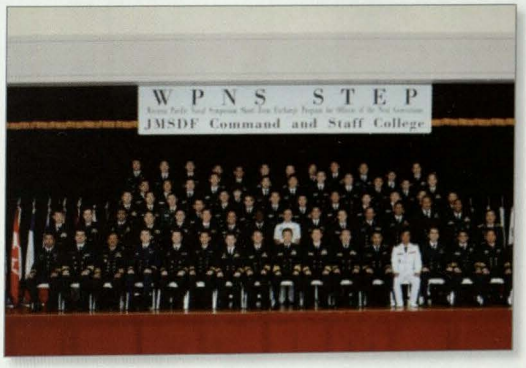
El vicealmirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri, fue elegido por unanimidad, Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa (JID), la organización hemisférica de defensa más antigua del mundo adscrita a la Organización de Estados Americanos.

La autoridad naval, quien es el primer oficial de las Fuerzas Armadas peruanos en ocupar este cargo, presidirá el mencionado Consejo, entre julio de 2015 y julio de 2016, y sucederá al General de División del Ejército de Chile Werther Víctor Araya Meghini.

Cabe referir que hace un mes el Perú postuló al vicealmirante Ríos Polastri al cargo teniendo en cuenta sus altos méritos académicos y profesionales y en concordancia con la política de Gobierno del Presidente Ollanta Humala Tasso de fomentar el multilateralismo.

Sobre la importante designación, el Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido refirió que este nombramiento constituye una "magnífica oportunidad" para que el Perú pueda liderar esta Institución porque es el organismo en el ámbito de las Fuerzas Armadas más importante de toda América.

Representante de la Marina de Guerra participó en Conferencia Naval del Pacifico Oeste (WPNS-STEP) realizada en Tokio



Del 15 al 25 de octubre, representantes de las Marinas del Asia Pacifico se reunieron en el IV Programa de Intercambio de Corto Plazo para Oficiales de las Siguientes Generaciones del Simposio Naval del Pacifico Occidental (WPNS – STEP 2014) en la ciudad de Tokio, ó japón.

El evento, organizado por la Fuerza de Autodefensa Marítima del Japón (JMSDF), contó con la participación de: Australia, Reino de Bahréin, Brunéi Darussalam, Cambodia, Canadá, Chile, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Francia, India, Indonesia, Malasia, México, Nueva Zelanda, Omán, Pakistán, Nueva Papua Guinea, Perú, Filipinas, Republica de Corea, Arabia Saudita, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Reino de Tonga, y Vietnam.

En esta oportunidad el tema principal del evento fue "Persiguiendo océanos abiertos y estables" y se abordaron también los referentes al Orden Marítimo regulado por la ley y las reglas; la proliferación de las nuevas amenazas; el terrorismo internacional; la cooperación internacional en la era actual y el papel de las Armadas en los desastres a gran escala.

En este contexto, la Marina de Guerra del Perú, en su condición de miembro pleno del WPNS, estuvo representada por el teniente primero Rubén Mauricio Fernandini Zárate, quien brindó una exposición sobre "La Marina de Guerra del Perú y su rol con los desastres a gran escala", presentando nuestra experiencia en la asistencia a la población de la ciudad de Pisco luego del terremoto del año 2007, así como la actual labor social, transportando al Estado a bordo de las plataformas de acción social (PIAS) a través de los ríos de la Amazonía, causando gran interés en la audiencia.

A bordo de buque español, oficiales de la Marina de Guerra del Perú participaron en maniobra "Noble Mariner 14" de la OTAN



La interoperabilidad entre unidades navales aliadas y el adiestramiento en una amplia variedad de áreas, tales como las operaciones de seguridad marítima y lucha contra la piratería, ha sido el objetivo del ejercicio "Noble Mariner", que en esta versión ha contado con la participación de marinos peruanos, quienes a bordo del buque de aprovisionamiento de combate de la Armada española BAC Patiño, su excelente profesionalismo.

Durante su permanencia a bordo, que duró desde el 2 de octubre hasta el 3 de noviembre, un oficial y seis suboficiales de la Marina de Guerra del Perú se familiarizaron con las distintas maniobras del BAC Patiño, integrándose perfectamente en cada ejercicio realizado a bordo, como por ejemplo de superficie, búsqueda y rescate, así como cubriendo los distintos puestos en las sala de control, puente de comando y cubierta.

En la navegación, los marinos peruanos aprendieron el manejo de grúas y participaron en el arriado de embarcaciones, ejercicios de seguridad interior y, el oficial de guardia en el puente. Asimismo, recibieron instrucción sobre la distribución eléctrica del buque y los diferentes equipos auxiliares de la sala de máquinas que tiene el buque.

Tuvieron la oportunidad también de observar operaciones de vuelo a bordo, destacando un VERTREP con un helicóptero SH70B del USS Leyte Gulf y una transferencia de personal (prensa simulada) con un SH60B de la fragata Victoria.

Además de intervenir en ejercicios, se les enseñó la diversa documentación de los diferentes equipos con los que cuenta el buque, participando además en clases y mantenimientos. En todo momento fueron acompañados por algún miembro de la dotación del buque.

La delegación peruana tuvo la oportunidad de visitar el puerto de Ceuta junto a la dotación del Patiño, recalada que fue apreciada por todos.

II Reunión de Estados Mayores entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea



En el Centro Naval sede Callao, del 3 al 7 de noviembre, se llevó a cabo la II Reunión de Estados Mayores entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, para fortalecer las medidas de confianza mutua y camaradería existente entre ambas instituciones.

La comitiva de la Armada de la República de Corea estuvo compuesta por el contralmirante Lee Byeung-kweon, capitán de navío Lee Byeung-mo, capitán de fragata IM Woo-seok, Captán de Fragata Kang Chung-ho y el teniente segundo Yeon Dong-yeop.

La Marina de Guerra estuvo representada por el Contralmirante Fernando Cerdán Ruiz, capitán de navío Rodolfo Sablich Luna Victoria, capitán de navío Juan Pierre Jaureguy Robinson, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal y el capitán de fragata Carlos Holguín Valdivia.

Como parte de sus actividades, la delegación visitante, presentó su saludo protocolar al Embajador de la República de Corea en el Perú y visitó a los Servicios Industriales de la Marina y la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, en la Base Naval del Callao.

Asimismo, el contralmirante Lee Byeung-kweon, visitó al Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, quien estuvo acompañado del Sub Jefe de Estado Mayor General de la Marina, contralmirante Fernando Cerdán Ruiz y el Jefe de Asuntos Internacionales del Estado Mayor de la Marina, capitán de navío Juan Pierre Jaureguy Robinson.

Durante la II Reunión de Estados Mayores se llevaron a cabo sesiones de trabajo, así como la revisión y redacción del Acta Final, la misma que fue firmada en la ceremonia de clausura.

Cabe resalta que la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, sostienen relaciones de cooperación y coordinación en el ámbito operacional y profesional, siendo de interés institucional, reforzar y extender las actuales relaciones bilaterales entre ambas instituciones.

Se incorporaron dos unidades multipropósitos Fokker F-50 a la Marina de Guerra



En la explanada principal de la Fuerza de Aviación Naval, el 21 de noviembre, se realizó la ceremonia de incorporación de dos unidades multipropósito Fokkers F-50, adquiridas para la Marina de Guerra del Perú, en virtud a la modalidad de convenio de cooperación internacional de gobierno a gobierno entre la República del Perú y el Reino de los Países Bajos. Las unidades aeronavales, que ostentan capacidad operativa tipo A, forman parte del proyecto de inversión pública denominado: "Creación del Servicio de Vigilancia Electrónica del Distrito de Capitanías Nro. 3 del Dominio Marítimo Nacional".

La ceremonia se dio inicio con la llegada del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado del Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire; el Comandante General de Operaciones del Pacifico, vicealmirante Edmundo Deville Del Campo y el Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, contralmirante Héctor Riolo De la Oliva. Asimismo, se contó con la presencia del Embajador del Reino de los Países Bajos, Johan L. Van Der Werff.

Tras la llegada de las autoridades, se rindió los honores al personal naval que ofrendó su vida en cumplimiento del deber, para luego oficiarse la acción

litúrgica y bendición de las aeronaves a cargo del Vicario General del Obispado Castrense del Perú, monseñor Guillermo Inca Pereda, quien encomendó a las unidades, los pilotos, técnicos y auxiliares, para que actúen con sabia prudencia y, que en todos sus viajes, estén libres de peligro y alcancen la meta señalada.



Seguidamente, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, en su discurso, precisó que "con estas unidades se repotencia la vigilancia y control de nuestro dominio marítimo. A partir de hoy están al servicio de todos los peruanos, convirtiéndose en elementos importantes para nuestra capacidad de custodia de nuestros intereses en el Mar de Grau y la integridad del territorio nacional".

Adelantó que "en los próximos meses se concretará la adquisición del equipamiento electrónico, sistemas de inteligencia de señales, de comunicaciones, radares de última generación y sofisticados sistemas de integración de datos, para hacer de estas aeronaves unas eficientes plataformas de vigilancia, que permita tener una gran cobertura de nuestras aguas jurisdiccionales, integrándose al Sistema SIMTRAC de Control de Tráfico Marítimo, en apoyo a la labor de la Autoridad Marítima Nacional".

Por su parte, el Ministro de Defensa, indicó que "Esta es una muestra más del compromiso que el Gobierno del Presidente Ollanta Humala tiene para repotenciar las capacidades operativas de las Fuerzas Armadas". Agregó que "He sido testigo del civismo con el



que los Oficiales de la Marina de Guerra trabajan para engrandecer su Institución, de manera especial, en más de una oportunidad, durante todo el proceso de ejecución de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de la Haya, el papel de la Marina fue ejemplar y por ese motivo, también he repetido y no me cansaré de hacerlo que, como Ministro de Defensa, me he sentido orgulloso y agradecido por la tarea desempeñada".

Es importante recordar que, el 5 de noviembre, en la localidad de Lelystad, en el Reino de los Países Bajos, fue firmado el contrato de transferencia de las dos aeronaves Fokkers F-50, suscrito por los representantes de Defensa de ambos países.

Armada española condecoró al Comandante General de la Marina



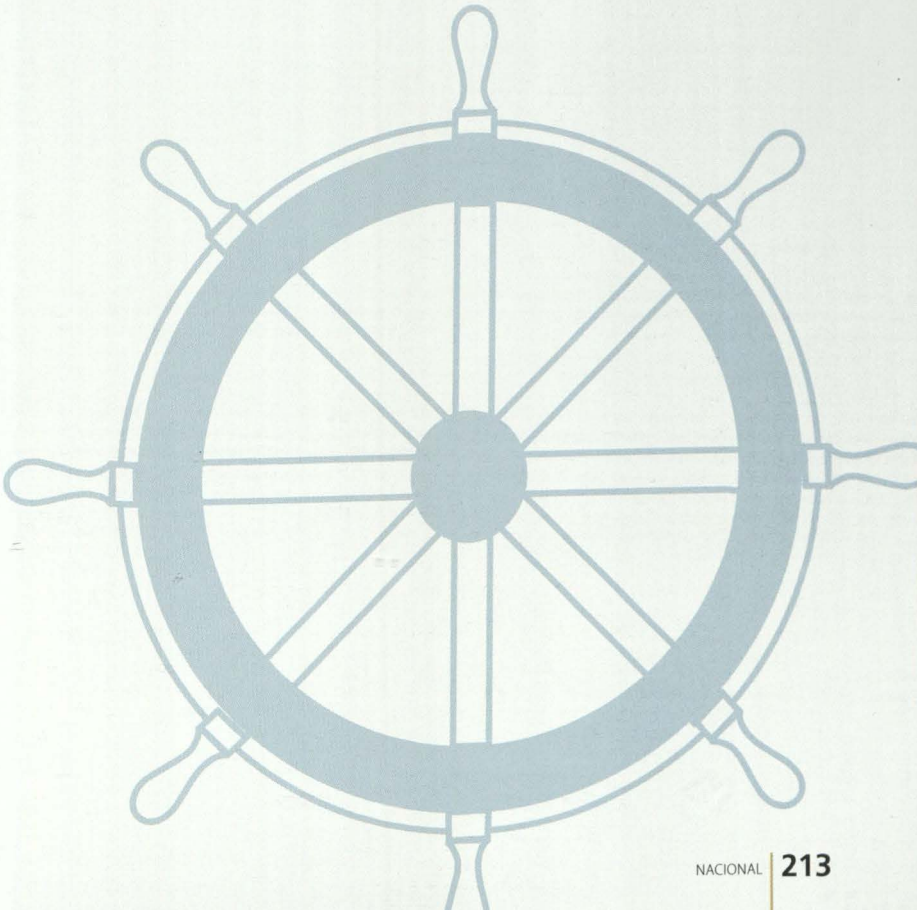
En el salón de honor del Cuartel General de la Armada de España, el Jefe de Estado Mayor de la Armada española, almirante general Jaime Muñoz - Delgado del Rio, presidió la ceremonia de condecoración al Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera con la Gran Cruz del Mérito Naval, distintivo Blanco, en merito a sus acciones y hechos de destacada trascendencia institucional y defensa nacional.

La ceremonia, que se realizó el 2 de diciembre, se dio inicio con la llegada de las autoridades antes mencionadas y luego se prosiguió a la imposición de la condecoración.

En muestra de agradecimiento, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, destacó las buenas relaciones en materia de cooperación en defensa entre Perú y España, así como resaltó las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y, el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre ambas Armadas.

A su turno, el Jefe de Estado Mayor de la Armada española, almirante general Jaime Muñoz - Delgado y Díaz del Río, de igual modo hizo referencia a las excelentes relaciones en materia de cooperación en defensa entre Perú y España

En la destacada ceremonia, estuvo presente el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido e invitados especiales.





Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

cias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
icias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internaci
icias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacion
rnacionales noticias internacionales noticias inte
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ernacionales noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacionales
onales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacionales
rnacionales noticias internacionales noticias internaci
cias internacionales noticias internacionales
rnacionales noticias internacionales noticias internacion

CHILE

Incorporación al servicio del *Marinero Fuentealba*

El 6 de noviembre último se produjo la incorporación al servicio activo en la Armada chilena del patrullero marítimo *Marinero Fuentealba* (OPV-83). Se trata de la tercera unidad construida en los astilleros de ASMAR en Talcahuano a partir del diseño OPV-80 de la empresa alemana Fassmer. Los buques de este modelo tienen una eslora de 80.6 metros, una manga de 13 y un calado de 3.8 para un desplazamiento de 1,850 toneladas. En su versión chilena están equipados con dos motores *diesel Wärtsilä 12 V 26* que desarrollan una potencia de 4080 kW cada uno para mover dos hélices de paso controlable. De esta manera alcanzan una velocidad máxima de 23 nudos y un radio de acción de 12,000 millas náuticas a una velocidad crucero de 12 nudos[1].

Con una dotación de 32 tripulantes y alojamiento suficiente para llevar 30 pasajeros más, estos buques tienen como misión principal el patrullaje de la zona económica exclusiva chilena. Las dos primeras unidades de la serie, el *Piloto Pardo (OPV-81)* y el *Comandante Policarpo Toro (OPV-82)* fueron completadas el 2008 y el 2009 respectivamente y se encuentran asignadas a las aguas del norte y centro de la costa chilena. El *Marinero Fuentealba* será asignado a la Tercera Zona Naval con base en Punta Arenas lo que ha motivado ciertas modificaciones en el diseño para adecuarse a las particularidades de esta región. Así, cuentan con un casco reforzado y sistemas anticongelantes en sus equipos, lo que le permite navegar en las frías aguas del extremo meridional de América del Sur. También cuenta con un armamento reforzado pues porta un cañón *Oto Melara* de 76/62



El *Piloto Pardo (OPV-81)*. Crédito: Armada de Chile.



El *Comandante Policarpo Toro (OPV-82)*. Crédito: Armada de Chile.

mm en la proa en lugar del *Bofors* de 40/70 mm asociado al sistema de control de tiro optrónico *Maitén-3/CH* de la empresa chilena DESA, más seis afustes para ametralladoras *Browning M2* de 12,7 mm. En contraste, sus predecesores montan un cañón *Bofors L70* de 40 mm más los afustes ya mencionados. Los tres disponen de un hangar y plataforma de aterrizaje para un helicóptero *SA-365 Dauphin II*[2].

En la ceremonia de incorporación del *Marinero Fuentealba*, el ministro de Defensa, Jorge Burgos, anunció que ya se había tomado la decisión política y administrativa de construir una cuarta unidad de esta clase. La finalidad es contar con cinco buques de este tipo para así cumplir con los objetivos fijados en el proyecto Danubio[3]. Cabe recordar que dos unidades de diseño similar se encuentran en servicio en la Armada de Colombia según se detalló en la última edición de Noticias Internacionales.

ECUADOR

Contrato para dos nuevos buques de patrulla

Los Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave) con sede en Guayaquil y el grupo holandés Damen firmaron un contrato para la construcción local de dos navíos de patrulla del modelo *Stan Patrol 5009* para el Cuerpo de Guardacostas de la Armada ecuatoriana (Damen 2014). Los requerimientos ecuatorianos para este buque incluyen una velocidad máxima de 23 nudos, una tripulación de 32 efectivos y una autonomía de 30 días, lo que obligó a realizar algunas modificaciones en el diseño básico.[4]

Entre las características más notables del diseño de estos buques se encuentra el casco *Sea Axe* o hacha marina, que permite una eslora extensa y una manga

estrecha. La empresa señala que este tipo de casco le otorga al buque buenas cualidades marineras a altas velocidades así como una baja resistencia hidrodinámica, lo que facilita el ahorro de combustible. La nación africana de Cabo Verde recibió en diciembre de 2011 una unidad de este tipo, el *Guardião (P511)* que se encuentra en servicio en la Guardia Costera.[5]



El Guardião (P511) en servicio en la Guardia Costera de Cabo Verde. Crédito: Damen Group.

Las dos unidades del contrato se sumarán a tres unidades del modelo *Stan Patrol 2606* en servicio en el Cuerpo de Guardacostas de la Armada ecuatoriana más una cuarta actualmente en construcción en Astinave. Estos tienen una eslora de 26.5 metros en comparación con los 50.2 del modelo *5009* y alcanzan una velocidad máxima de 30 nudos. Tal contrato ha permitido el desarrollo de las capacidades técnicas del astillero ecuatoriano al punto que para la cuarta unidad ya no se ha requerido de asistencia técnica de parte de Damen en el astillero[6].

ESTADOS UNIDOS

Incorporación al servicio del *USS America (LHA 6)*

El pasado 11 de octubre, la Armada de los Estados Unidos incorporó oficialmente al servicio al buque de asalto anfibio *USS America (LHA 6)* durante la Semana de la Flota en San Francisco. Se trata de la primera unidad de la clase del mismo nombre, diseñada para reemplazar a los ocho buques de la clase *Wasp* y a la última unidad de la clase *Tarawa* en actividad. Tiene una eslora de


El *USS America (LHA 6)* acoderado en el puerto de San Diego. Crédito: US Navy.



El *USS America (LHA 6)* navega con una fragata de la clase *Carvajal* y dos corbetas de la clase *Velarde* de la Armada peruana. Crédito: *US Navy.*

257.3 metros y una manga de 32.3 para un desplazamiento de 44.449 toneladas métricas. El sistema de propulsión fue heredado de la última unidad de la clase *Wasp*, el *USS Makin Island (LHD 8)* que fue el primero de los buques de este tipo en emplear turbinas de gas en lugar de los generadores de vapor empleados en sus predecesores. De esta manera, el *America* cuenta con dos turbinas LM2500+ que generan 70,000 caballos de fuerza para una velocidad máxima superior a los 20 nudos. Dado el alto consumo de combustible de las turbinas de gas éstas solo se emplean cuando se requieren velocidades elevadas, para el resto de operaciones se recurre a un sistema de propulsión auxiliar compuesto por dos motores eléctricos. Se espera que estos últimos basten para el 75 por ciento del tiempo en el que el buque esté operando con lo cual se confía lograr un ahorro monetario importante.

En su función principal de ataque anfibio, el *America* puede transportar un total de 1,687 infantes de Marina más el equipo correspondiente. Para desembarcar tripulación y equipos este diseño adoptó una filosofía diferente de la empleada en las clases *Wasp* y *Tarawa* pues carece de un dique inundable para el empleo de barcazas de desembarco o aerodeslizadores. En su lugar cuenta con mejores capacidades para el empleo de la aviación, las cuales incluyen mayor espacio para el hangar, para los servicios de mantenimiento y para el almacenaje de combustible. Estas facilidades permitirán la operación de un mayor número de aeronaves y con igual eficiencia, entre los modelos a ser empleados se encuentran el cazabombardero de despegue corto y aterrizaje vertical *F-35B Lightning II*, el avión de transporte de rotores basculantes *MV-22*

Osprey, el helicóptero de transporte pesado *CH-53E Sea Stallion*, el helicóptero utilitario *UH-1Y Huey* el helicóptero de ataque *AH-1Z Super Cobra* y el helicóptero multimisión *MH-60S Seahawk*. Como armamento defensivo el buque cuenta con dos lanzadores de misiles RAM cada uno con 21 misiles, dos lanzadores óctuples de misiles *Evolved Sea Sparrow*, dos montajes de defensa cercana *Phalanx* de 20 mm y siete ametralladoras dobles de 12,7 mm.[8]



Dos MV-22 Osprey en maniobras de aterrizaje en la cubierta del *USS America (LHA 6)*. Crédito: *US Navy*.

La decisión de eliminar el dique en favor de la aviación en este buque ha sido motivo de gran controversia entre el Cuerpo de Marines y la Armada. Una objeción importante es la incapacidad de transportar camiones pesados y vehículos acorazados a los puntos de desembarco en helicóptero. Esto obligaría a los marines a desplegarse con equipo ligero lo cual afectaría su capacidad de combate. Una segunda objeción es la experiencia histórica pues a fines de la década de 1950 la Armada introdujo al servicio portahelicópteros para su empleo en asaltos anfibios pero el concepto resultó un fracaso. En efecto, en el curso de operaciones en la costa del Líbano a fines de los 70 la amenaza representada por los misiles antiaéreos y los cazas sirios obligó a los marines embarcados en estos buques a abandonar toda idea de asalto aerotransportado y transferirse a unidades con diques inundables para abordar barcazas de desembarco. Desde el punto de vista opuesto se argumentó que esta especialización del buque si bien reducía su flexibilidad permitía mayores comodidades en la operación de aeronaves de grandes dimensiones. En efecto, la aviación del Cuerpo de Marines ha reemplazado los viejos helicópteros *CH-46 Sea Knight* por los *MV-22* y está por iniciar el proceso de reemplazo de los cazabombarderos *AV-8 Harrier* por los *F-35B*. Ambos modelos son más grandes que sus predecesores y requieren de mayor espacio para su mantenimiento y operación[9]. El debate se resolvió en favor de los partidarios del dique inundable pero no lo suficientemente rápido como para alterar el diseño del America y de su gemelo en construcción, el *USS Tripoli (LHA-7)*. Recién la siguiente unidad, el *LHA-8* volverá a contar con la capacidad de embarcar buques de desembarco y aerodeslizadores[10].

SUECIA

Incursión de submarino no identificado



La corbeta sueca *HMS Helsingborg (K32)* de la clase *Visby*. Crédito: Jesper Olsson.

El 14 de noviembre pasado se publicó un informe oficial de las Fuerzas Armadas de Suecia en la cual se confirmó que un submarino de bandera no identificada violó la integridad territorial del país. La saga que culminó en este documento comenzó el 17 de octubre cuando se recibieron informes de actividades subacuáticas en el archipiélago de Estocolmo, un conjunto de islas e islotes en el mar Báltico frente a la ciudad del mismo nombre. La respuesta del Gobierno sueco fue una operación de búsqueda con unidades terrestres, marítimas y aéreas El resultado fueron al menos tres contactos importantes con el submarino en cuestión, uno que ha sido mantenido en reserva para no revelar las capacidades antisubmarinas suecas, una fotografía tomada por un civil que muestra un objeto moviéndose en la superficie y un contacto hecho por los sensores de una de las corbetas de la Armada sueca. En conjunto con otras evidencias, los militares suecos consideran tener pruebas incontrovertibles de la presencia de un submarino enemigo en sus aguas territoriales.[11]

En el contexto de tensión entre Europa y Rusia por la situación en Ucrania el incidente crispó los nervios del Gobierno y la opinión pública sueca. Uno de



Helicóptero NH90 de la Fuerza Aérea sueca. Crédito: NH Industries.

los diarios más importantes del país publicó que la inteligencia había interceptado señales de emergencia transmitidas desde la costa sueca hacia Kaliningrado, una importante base naval soviética. Una de las hipótesis es que se habría tratado de un mini-submarino ruso enviado para espiar las maniobras navales *Northern Archer* en las que participaron unidades de las Armadas danesa, holandesa, polaca y sueca. Sea cual fuere el caso, las dificultades de la Fuerza Armada sueca para encontrar al navío infiltrado son motivo de preocupación. Tras el fin de la Guerra Fría la Armada se ha visto reducida de 34 buques de guerra a nueve y de 12 submarinos de ataque a cinco. En esta transformación, las habilidades de lucha antisubmarina fueron sacrificadas al punto que la flota de helicópteros antisubmarinos *Boeing Vertol 107* ha sido retirada de servicio hace unos años y su reemplazo, el NH90, recién estará operativo en el 2018 como fecha más cercana.[12]

Referencias

1 (Fassmer GmbH 2012)
2 (García 2014)
3 (Armada de Chile 2014)
4 (Damen 2014)
5 (Damen 2014)
6 (Damen 2014)
7 (Scorza 2014)
8 (Navy 2014)
9 (Jean 2008)
10 (Osborn 2014)
11 (Forsvarsmakten 2014)
12 (Nordenman 2014)

Bibliografía

* Armada de Chile. «OPV "Marinero Fuentealba" desplegará tecnología de punta.» Armada de Chile. 6 de Noviembre de 2014. http://www.armada.cl/armada/noticias-navales/opv-marinero-fuentealba-desplegara-tecnologia-de-punta/2014-11-06/170258.html (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Damen. «Astinave contracts Damen for fourth Patrol Vessel.» Damen Shipyards Group. 2 de Mayo de 2014. http://www.damen.com/en/news/2014/05/astinave-contracts-damen-for-fourth-patrol-vessel (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* «Ecuador's coastguard boosts fleet with two Damen SPa 5009.» Damen Shipyards Group. 22 de Agosto de 2014. http://www.damen.com/en/news/2014/08/ecuador-coastguard-boosts-fleet-with-two-damen-stan-patrols-5009 (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* «STAN PATROL 5009.» Damen Shipyards Group. 2014. http://products.damen.com/en/ranges/stan-patrol/stan-patrol-5009 (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* Fassmer GmbH. «OPV 80 - 80 m Offshore Patrol Vessel.» Fassmer. 2012. http://www.fassmer.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Shipbuilding/salesblaetter/SB_43B_OVP_80_Offshore_Patrol_Vessel_Web.pdf (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Forsvarsmakten. «Confirmed submarine in the Stockholm archipelago.» The Swedish Armed Forces. 14 de Noviembre de 2014. http://www.forsvarsmakten.se/en/news/2014/11/confirmed-submarine-in-the-stockholm-archipelago/ (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* García, Nicolás. «Chile confirma la construcción de su cuarto patrullero oceánico OPV-80.» Infodefensa.com. 13 de Noviembre de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/11/13/noticia-chile-

confirma-construccion-cuarto-patrullero-oceanico-opv80.html (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).

* Jean, Grace. «Marines Question the Utility of Their New Amphibious Warship.» National Defense Magazine. Septiembre de 2008. http://www.nationaldefensemagazine.org/archive/2008/September/Pages/MarinesQuestiontheUtilityof.aspx (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Navy, United States. «Amphibious Assault Ships - LHA/LHD/LHA(R).» Official Website of the United States Navy. 14 de Noviembre de 2014. http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=400&ct=4 (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Nordenman, Magnus. «Lessons from Sweden's Sub Hunt.» United States Naval Institute News. 28 de Octubre de 2014. http://news.usni.org/2014/10/28/lessons-swedens-sub-hunt (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* Osborn, Kris. «Navy Bringing Well Decks Back to Amphibs.» DoD Buzz. 18 de Enero de 2014. http://www.dodbuzz.com/2014/01/18/navy-bringing-well-decks-back-to-amphibs/ (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* Scorza, John. «USS America Joins the Fleet.» Official Website of the United States Navy. 12 de Octubre de 2014. http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=83834 (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).

Web

* Chile 1. http://www.armada.cl/armada/site/artic/20140416/imag/foto_00000007201404161047l2.jpg

2. http://www.armada.cl/armada/site/artic/20140416/imag/foto_00000012201404161053S3.jpg

* Ecuador: 3. http://products.damen.com/~/media/Products/Images/Clustersgroups/HighSpeedCrafts/StanPatrolVessel/StanPatrol5009/Deliveries/Stan_Patrol_5009_Guardiao.ashx

* EE.UU. 4. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/141001-N-UK306-038.JPG

5. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140903-N-MZ309-088.JPG

6. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140827-N-MD297-087.JPG

* Suecia 7. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/HMS_Helsingborg_2.jpg

8. http://www.nhindustries.com/site/FO/imagevue2013/content/NHI/Sweden/IMG_1253.jpg

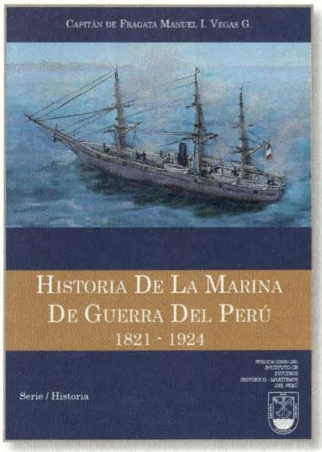
comentarios y publicaciones



SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Manuel I. Vegas García

Historia de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1924



3ª. Ed. Lima, Instituto de Estudios, 2014.

389 p. fotos, mapas

La obra de Manuel I. Vegas, *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, junto con la *Historia de la Marina del Perú* de Rosendo Melo, fueron las obras primigenias de la historia naval, y son consideradas como las obras "clásicas" de la historiografía naval. Por mucho tiempo existieron como las únicas fuentes bibliográficas sobre el tema.

En su libro, Vegas hace la narración de los principales sucesos y acontecimientos de nuestra historia naval, desde la emancipación hasta 1924. Con sencillez y claridad discurre a través de campañas, combates, trayendo a la vida personajes, buques, triunfos y calamidades. Es imparcial y objetivo, sin perder por ello su sentido nacionalista y patriótico. Enjuicia la actuación de los protagonistas y los coloca en su justa dimensión, de acuerdo a la trascendencia del acontecimiento que les tocó vivir.

Resulta especialmente valioso e interesante el testimonio de Vegas, que a veces con apasionamiento dilucida las razones y falencias de personajes que resultan tan cercanos a él a través de la impresión que dejaron en sus coetáneos, apenas una generación anterior a Vegas. Rosendo Melo, por ejemplo, nacido en 1847, era contemporáneo de Grau y estuvo en el servicio naval durante la guerra con Chile. No está demás mencionar que, para Vegas, la historia naval de Melo constituye una fuente de primera clase; lo cita en repetidas ocasiones, ya que su obra se había publicado antes, entre los años 1907 y 1915, los tres tomos que comprendía.

Algunos críticos consideran que en la obra de Vegas pudiera haber omisiones y que algunos aspectos hayan sido tratados sin profundidad, lo cual no disminuye el mérito de su trabajo.



Capitán de fragata Manuel I. Vegas García, autor de esta obra (Archivo Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

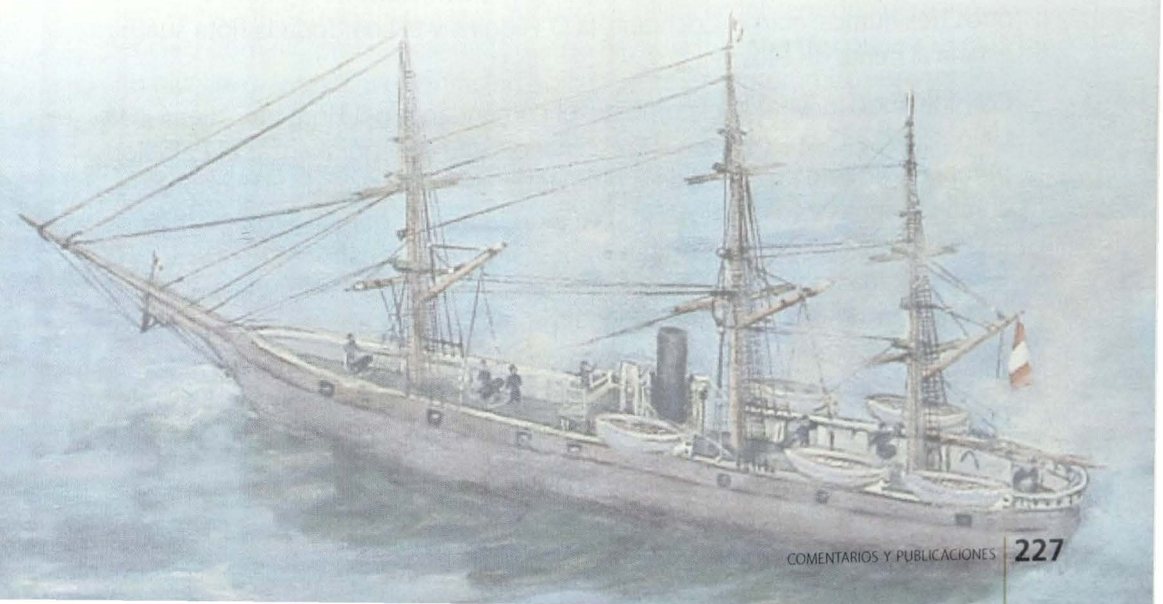
Después de haber sido jefe del estado mayor de la División Naval en 1921, el comandante Vegas se desempeñaba como capitán de puerto en Pimentel, donde trabajaba afanosamente en la conclusión de su libro; la muerte lo sorprendió el 24 de marzo de 1926 sin haber llegado a publicarlo. Tres años después, en una acertada decisión, la Marina de Guerra lo publicó en una edición muy limitada y solo para el ámbito naval. Sin embargo, prontamente se convirtió en obligado manual de consulta del personal naval, tanto entre los cadetes como en los oficiales de la Armada.

En octubre de 1973, la superioridad naval, dispuso la reedición de la obra para que el oficial de Marina y en general el Cuerpo General de la Armada contasen con un libro que relatara con seriedad histórica la evolución y protagonismo de la Institución naval dentro de la historia general del país.

La idea de escribir la historia naval del Perú, que ambos historiadores navales, Melo y Vegas habían asumido en completa soledad y sin mayores auxilios para la investigación, fue recogida el año 1963 por un grupo de oficiales de Marina, quienes con un selecto número de historiadores, constituyeron la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, delineando un proyecto más ambicioso que abarcara de forma totalitaria la relación del hombre peruano con el mar que ancestralmente lo acompaña. Es decir, se trataría no solo de una historia naval o institucional, sino la Historia Marítima del Perú, comprendiendo todos los sucesos en los que el mar permaneció como una entidad presencial, frente al cual el hombre peruano fue haciendo su historia. Sería una magna obra que incluiría también las actividades, recursos e intereses marítimos. El año 1973, cuando la Marina de Guerra reeditaba la obra de Vegas, la Comisión, convertida ahora en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, llevaba ya publicada, desde el año 1972, varios volúmenes de los tomos I y II de su *Historia Marítima*. El año 1972,

dos volúmenes del tomo I: *El Mar Gran Personaje*, el tomo científico, de la autoría de Georg Petersen Gaulke, ingeniero Ramón Mujica Martínez y doctor Sánchez Romero. El año 1973, los dos volúmenes del tomo II: *Historia Marítima del Perú. época prehistórica*, de Hermann Buse de la Guerra.

Este año el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con ocasión de su cincuentenario, ha creído conveniente reeditar la obra del comandante Vegas García. Se han corregido los errores y erratas que se habían deslizado en ediciones anteriores, así como también, en algunos casos, se ha actualizado la terminología, de acuerdo a la última edición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua. Las fotos y croquis que ahora ilustran la obra enriquecen y enfatizan el relato dramático de nuestra historia naval. El resultado es una cuidada edición que lleva en la cubierta la imagen de la paradigmática corbeta *Unión*, la nave que por dos veces rompió el bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 durante la guerra con Chile, en recordatorio de lo cual el velero buque escuela peruano llevará su nombre.





RICARDO VEGA PARDO
Periodista

Periodista a bordo

El monitor Huáscar, legendario buque insignia de la Marina peruana, acompañado por la corbeta Unión, navegaban en formación en la tarde del 7 de octubre de 1879 frente al litoral de Antofagasta durante la victoriosa campaña naval peruana en el teatro de operaciones de la entonces guerra del Pacífico con Chile. Ambos buques peruanos estaban en una fase disuasiva para tratar de eludir una celada de la escuadra enemiga. Durante cinco meses había sido infructuosa ubicar la presencia del comandante Grau y de su buque que causaba miedo y caos en aguas chilenas.

En esos instantes, José Rodolfo del Campo, corresponsal de *El Comercio* a bordo de la corbeta Unión, se hallaba cubriendo esta asombrosa campaña naval. En su libreta de apuntes escribía en detalle las maniobras ordenadas por el comando naval peruano destinadas a estar fuera del alcance de seis buques de la flota chilena. Apuntó que se avistaban por la proa tres humos por el norte. Los buques peruanos se acercaron para reconocerlos. Al confirmar que eran las naves chilenas Blanco Encalada, Covadonga y Matías Cousiño, cambiaron de rumbo al sur oeste cuando a las 7.15 a.m, del 8 de octubre divisaron otros tres humos: eran el Cochrane, la O¨Higgins y el Loa. Toda la flota sureña estaba al frente de ellos.

Considerando inevitable el combate, el comandante del Huáscar ordenó a la Unión que se desplace fuera del escenario. Grau ordenó afianzar el Pabellón peruano y ordenó fuego desde la torre del Huáscar disparando al blindado Cochrane. Eran las 9.40 de la mañana cuando el buque peruano rompió fuegos en el inmortal combate de Angamos descargando sus cañones contra toda la flota enemiga. La lucha era inmensamente desigual. Diez minutos después, a las 9.50 a.m, un proyectil del Cochrane perforó la torre de mando del Huáscar haciendo volar a su valeroso comandante Miguel Grau y dejando moribundo a su ayudante, el teniente Diego Ferré. A las 10.10 a.m. se suspendieron los disparos del enemigo y entonces, su valerosa tripulación sobreviviente quiso



Corresponsales de los principales medios nacionales.

hundir el buque pero fue impedido de hacerlo por el abordaje de marinos chilenos. Desde ese momento, se inició la leyenda del Huáscar con su inmortal comandante. Fue un binomio indesligable que a través de los tiempos se ha convertido en permanente ejemplo de honor y valor para las generaciones de marinos y de ciudadanos peruanos.

Había perecido Grau, la mejor esperanza del Perú en esa guerra porque el Gran Almirante representaba la seguridad y vigilancia del territorio peruano, la pericia y dominio profesional de la guerra naval, la muestra de coraje a su más alto nivel sin vanidad ni ostentación, solo vigente su compromiso y sus valores para servir al Perú.

Testigos y narradores de esta gloriosa campaña naval en la guerra del Pacífico fueron los corresponsales de los principales medios nacionales de aquel tiempo.

A José Rodolfo del Campo, que alternó su puesto a bordo del Huáscar y de la Unión, le correspondió estar a bordo de esta última corbeta cuando acompañaba al monitor antes del glorioso combate frente a Punta Angamos. Fue testigo de las primeras correrías de estos buques. Arica, el entonces puerto peruano era el principal centro de comunicaciones de José Rodolfo del Campo,

desde cuya oficina de correos enviaba por telégrafo sus despachos de la guerra con destino a *El Comercio*.

Otro periodista peruano que antes del combate de Angamos estuvo siempre a bordo del Huáscar cubriendo la célebre campaña naval peruana fue Julio Octavio Reyes, corresponsal de diario *La Opinión Nacional* de Lima. Fue testigo de la gran victoria de Grau en el combate de Iquique y de la célebre arenga a su valerosa dotación. Durante el último ingreso del Huáscar al puerto peruano de Arica, producido el 30 de setiembre de 1879, Reyes bajó a tierra para entregar sus reportes al correo destinados a su diario limeño. Se demoró un poco y al retornar al puerto divisó que su buque se alejaba mar adentro. Su comandante había recibido un informe sobre la proximidad de buques chilenos que desesperadamente lo estaban buscando. Entonces se quedó en tierra para informar sobre la feroz invasión chilena que solo fue posible tras la captura del Huáscar.

Otro periodista peruano que antes del combate de Angamos estuvo siempre a bordo del "Huáscar" cubriendo la célebre campaña naval peruana fue Julio Octavio Reyes, corresponsal de diario "La Opinión Nacional" de Lima. Fue testigo de la gran victoria de Grau en el combate de Iquique y de la célebre arenga a su valerosa dotación.

Al iniciarse la guerra con Chile en 1879, otros dos periodistas cubrieron sus incidencias a bordo de buques de la escuadra peruana. El diario *La Patria* acreditó a su corresponsal, el periodista uruguayo Benito Neto y *El Nacional* lo hizo con el periodista portugués Manuel Horta.

Cuando se declaró la contienda, Neto fue asignado como corresponsal de guerra marchando al sur de inmediato para cubrir las primeras incidencias bélicas. Tanto desde a bordo como en tierra, Neto describió minuciosos y objetivos despachos informando las acciones iniciales que realizaban los marinos en el escenario marítimo. Su nivel profesional determinó luego que el gobierno de Nicolás de Piérola le encargara la dirección gubernamental de prensa sobre la campaña militar .

A su vez, Manuel Horta, corresponsal de *El Nacional* se embarcó inmediatamente en la corbeta Unión al declararse la guerra. Cumpliendo su misión informativa. Horta reportó las numerosas correrías que protagonizaron los marinos

peruanos al mando del valeroso comandante del Huáscar. No fue ajeno a las hazañas de la escuadra peruana que durante cinco meses descolocaron en el mar a sus rivales chilenos.

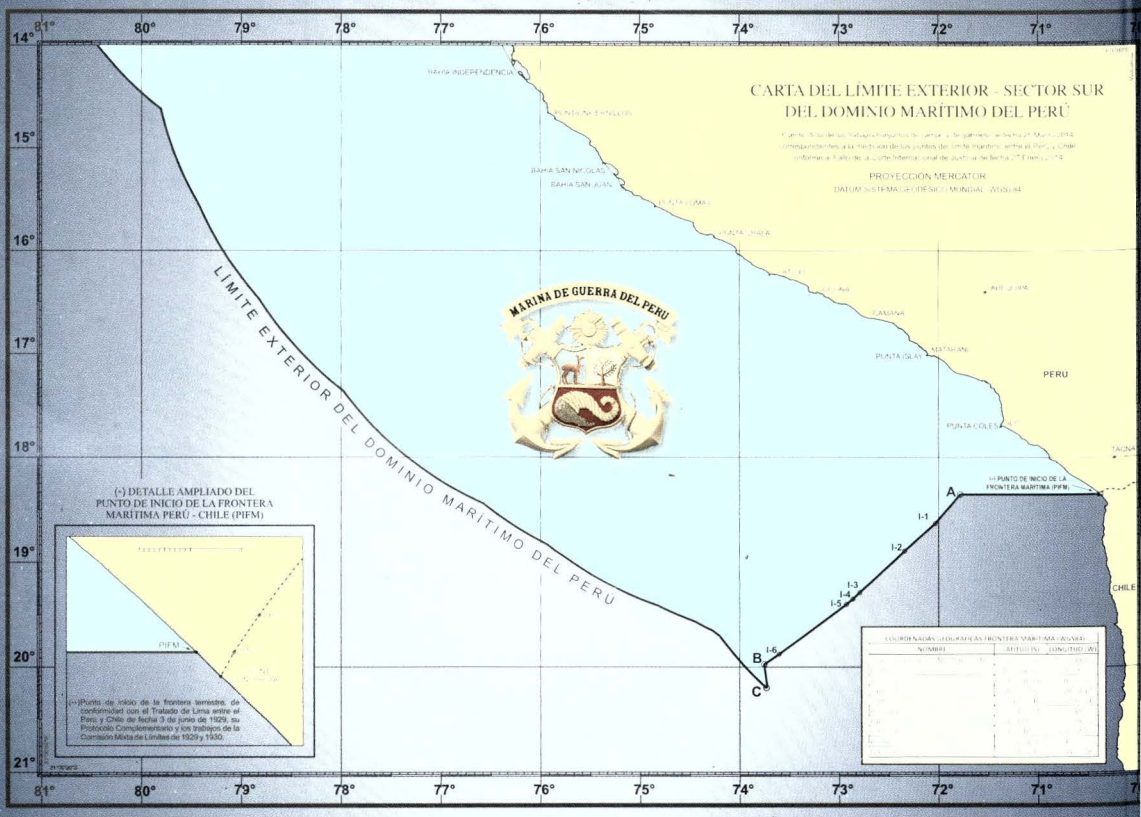
Los periodistas a bordo mantuvieron informados con sus crónicas veraces y patrióticas a la expectante opinión pública nacional sobre el desarrollo del conflicto, contribuyendo además a sentar las bases de la historia que nos permite conocer al detalle las travesías de los marinos a bordo de los navíos de la entonces escuadra peruana.

Guardando tiempos y distancias históricas, la presencia de estos periodistas a bordo marcaron el inicio desde entonces de estrechos vínculos entre la prensa nacional y la Marina de Guerra del Perú que se mantienen fecundos hasta hoy, no solo en la vasta dimensión del "Mar de Grau", sino también en los tropicales ríos de nuestra amazonia, en el aguas del lago Titicaca y en los esteros del norte donde cumplen sus tareas asignadas por la Constitución.

Por su vasto campo de acción, la Marina está presente en diversos y atractivos escenarios donde siempre hay noticia. Y cuando se produce ésta, allí estarán siempre los periodistas debido a la existencia de una singular atracción mutua entre los hombres de la pluma y del mar.



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


CARTA DEL LÍMITE EXTERIOR - SECTOR SUR
DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
PROYECCIÓN MERCATOR
DATUM SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL - WGS-84
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
LÍMITE EXTERIOR DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
PERU
CHILE
BAHIA INDEPENDENCIA
BAHIA SAN NICOLAS
BAHIA SAN JUAN
PUNTA COLES
(*) PUNTO DE INICIO DE LA FRONTERA MARITIMA (PIFM)
A
B
C
I-1
I-2
I-3
I-4
I-5
I-6
(*) DETALLE AMPLIADO DEL PUNTO DE INICIO DE LA FRONTERA MARITIMA PERÚ - CHILE (PIFM)
PIFM
(*) Punto de inicio de la frontera terrestre, de conformidad con el Tratado de Lima entre el Perú y Chile de fecha 3 de junio de 1929, su Protocolo Complementario y los trabajos de la Comisión Mixta de Límites de 1929 y 1930.
COORDENADAS GEOGRÁFICAS FRONTERA MARITIMA (WGS84)
NOMBRE
LATITUD (S)
LONGITUD (W)
14°
15°
16°
17°
18°
19°
20°
21°
81°
80°
79°
78°
77°
76°
75°
74°
73°
72°
71°